# SKRZYDLATA POLSKA

NR 10 (817) ● 5. III. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ

W numerze:

„Skrzydlata" klasyfikuje szybowników

●

Naczelnik portu lotniczego

●

Latające pojazdy przyszłości?

●

Dwa diademy

W dniu Święta Kobiet składamy serdeczne życzenia wszystkim polskim lotniczkom, pracowniczkom instytucji lotniczych i entuzjastkom lotnictwa.
„Skrzydlata Polska"

Na zdjęciu: Naczelnik portu lotniczego w Katowicach, Regina Balcerzak-Śnitko

Foto: St. Gadomski

## Gen. dyw. GRZEGORZ KORCZYŃSKI O OBRONIE TERYTORIALNEJ KRAJU

GŁÓWNY inspektor obrony terytorialnej, wiceminister Obrony Narodowej, gen. dyw. Grzegorz Korczyński, udzielił Biuletynowi Wojskowemu PAP wywiadu, w którym scharakteryzował główne założenia, kierunki działania i organizację systemu obrony terytorialnej kraju.

Zadaniem tego systemu jest obrona przed środkami napadu powietrznego nieprzyjaciela, zwalczanie desantów powietrznych i morskich, grup dywersyjno-rozpoznawczych, obrona obiektów i granic państwowych, obronne przygotowanie gospodarki i administracji w celu utrzymania sprawności i ciągłości funkcjonowania produkcji, komunikacji i transportu, łączności, zaopatrzenia itd., obronne przygotowanie społeczeństwa — przysposobienie ludności miast i wsi do życia i działania w warunkach różnorodnego oddziaływania przeciwnika, a zwłaszcza w warunkach uderzenia bronią masowego rażenia.

W skład wojsk obrony terytorium kraju wchodzą: Wojska Obrony Powietrznej Kraju i wojska obrony terytorialnej, składające się z Wojsk Obrony Wewnętrznej, Wojsk Obrony Pogranicza, pułków i batalionów obrony terytorialnej.

Powszechna samoobrona stanowi jedno z podstawowych przedsięwzięć realizowanych w ramach obrony terytorium kraju. Celem samoobrony jest zabezpieczenie siłami i środkami społeczeństwa życia i zdrowia ludności miast i wsi oraz obrona mienia społecznego i osobistego obywateli, jak również zorganizowany udział społeczeństwa w obronie przed zbrojną działalnością nieprzyjaciela.

Na terenie kraju działa już kilka tysięcy stosunkowo dobrze zorganizowanych i przygotowanych oddziałów samoobrony w zakładach pracy. Coraz bardziej rozwijają się i umacniają również terenowe oddziały samoobrony zorganizowane w wielu gromadach, wsiach i osiedlach.

Kilkuletnia działalność szkoleniowa w systemie OTK umożliwiła sprawdzenie wielu założeń organizacyjnych obrony terytorium kraju i wytyczenie prognoz rozwojowych na lata następne.

W dalszym ciągu będziemy rozwijali i doskonalili organa dowodzenia w systemie obrony terytorialnej. Będziemy tworzyli nowe oraz doskonalili dotychczasowe struktury organizacyjne istniejących już sił i środków poszczególnych szczebli, kładąc nacisk na obronne przygotowanie całego narodu. Przewidujemy objęcie szkoleniem obronnym znacznie szerszych rzesz społeczeństwa niż to ma miejsce obecnie.

Pragniemy dotrzeć do ogółu obywateli z tą oczywistą prawdą, że istotą ludowej obronności jest bezpośredni, świadomy, aktywny i skoordynowany wysiłek władzy ludowej, wojska i ludności w przedsięwzięciach umacniających bezpieczeństwo kraju oraz przygotowujących społeczeństwo do bezpośredniego udziału w jego obronie.

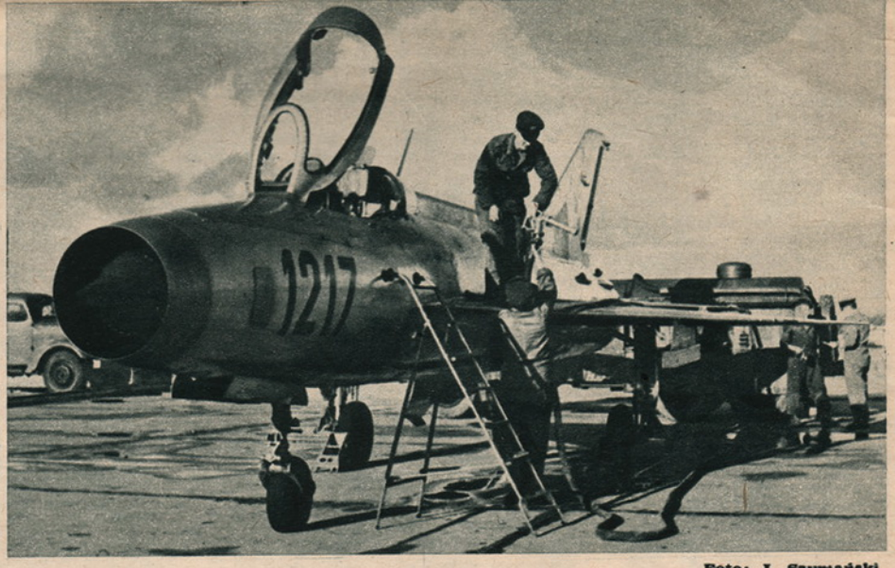


Foto: J. Szymański

## SZKOŁY OFICERSKIE – WYŻSZYMI UCZELNIAMI

„JESZCZE w roku bieżącym szkoły oficerskie powinny otrzymać status wyższych uczelni zawodowych. Ich absolwenci równocześnie ze szlifami oficerskimi będą uzyskiwać dyplomy inżynierów różnych specjalności wojskowych. Odpowiednie decyzje rządu w tej sprawie, oparte na postanowieniach ustawy sejmowej o szkolnictwie wyższym, ukażą się prawdopodobnie już w najbliższym czasie.

Trudno oczywiście mówić o szczegółach, zwłaszcza że nowe programy nauczania uzgadnia się jeszcze z resortem szkolnictwa wyższego i konsultuje z wybitnymi naukowcami spoza wojska. Wiadomo jednak, że w okresie czterech, a nie jak dotychczas trzech lat nauki, więcej miejsca poświęci się przedmiotom technicznym oraz takim przedmiotom humanistycznym jak: pedagogika, psychologia, socjologia" — powiedział m. in. **I zastępca Głównego Inspektora Szkolenia, szef Inspektoratu Szkolenia Ministerstwa Obrony Narodowej, gen. dyw. Tadeusz Tuczapski** w wywiadzie udzielonym przedstawicielowi Agencji Robotniczej.

*

Do chwili pisania tych słów nie ogłoszono jeszcze komunikatu o rekrutacji kandydatów do nowo zreformowanych oficerskich szkół zawodowych. Komunikat taki ma się jednak ukazać wkrótce, o czym nie omieszkamy poinformować naszych czytelników.

Ministerstwo Obrony Narodowej ogłosiło natomiast komunikaty o ochotniczej rekrutacji kandydatów do akademii wojskowych, podoficerskich szkół zawodowych i nowo utworzonych szkół chorążych. Podajemy teraz warunki przyjęć do WAT. Informacje o przyjęciach do szkół podoficerskich i szkół chorążych — podamy później.

*

**WOJSKOWA AKADEMIA TECHNICZNA im. Jarosława Dąbrowskiego w Warszawie**

Warunki przyjęć dla kandydatów na WAT: obywatelstwo polskie, stan wolny, wiek — do 23 lat, zdolność fizyczna i psychiczna do służby wojskowej (kategoria „A"), świadectwo dojrzałości lub odpowiednie zaświadczenie szkolne o kontynuowaniu nauki, odpowiednie wartości społeczno - polityczne (opinia). Kandydatów spoza wojska, po złożeniu egzaminu wstępnego na WAT, obowiązuje odbycie skróconej, 10-miesięcznej wojskowej służby zasadniczej.

Kandydaci spoza wojska składają podania-ankiety we właściwych (wg miejsca zamieszkania) powiatowych sztabach wojskowych (WKR), a kandydaci z wojska u dowódcy jednostki, w której pełnią służbę. Formularze podań-ankiet otrzymać można w PSzW (WKR) lub w jednostce wojskowej.

Termin składania podań upływa z dniem 15 kwietnia 1967 r.

## PLENARNE POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO APRL

POD przewodnictwem prezesa Stefana Antosiewicza obradowało 21 lutego br. w Warszawie plenum Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, poświęcone w większości przygotowaniom do VIII Krajowego Zjazdu APRL, który — jak już podawaliśmy — odbędzie się 19 marca br. w Warszawie w Klubie Oficerskim. Na posiedzeniu zatwierdzono referat sprawozdawczy ZG APRL na Zjazd oraz omówiono sprawy organizacyjne z nim związane. Ponadto plenum przedyskutowało trzecią wersję regulaminu współzawodnictwa międzyklubowego, naniosło poprawki i zleciło przewodniczącemu komisji przedstawienie ostatecznej jego wersji do zatwierdzenia Prezydium ZG. Na plenum przyjęto również sprawozdanie finansowe Aeroklubu PRL za rok 1966. W końcowej części posiedzenia prezes Antosiewicz złożył sprawozdanie z obrad Rady FAI w Paryżu, na którym był obecny w lutym br. **(y)**

## LEONARD BUCZKOWSKI NIE ŻYJE

WIECZOREM, 19 lutego br., zmarł w Warszawie jeden z najwybitniejszych polskich reżyserów filmowych **Leonard Buczkowski.**

Urodził się w 1900 r. Pracę w filmie rozpoczął w 1922 r. Zadebiutował w 1928 r. filmem „Szaleńcy", za który w Paryżu otrzymał Złoty Medal.

Ogółem zrealizował pięć filmów o tematyce lotniczej. Były nimi: „Gwiaździsta eskadra", „Rapsodia Bałtyku", „Pierwszy start", „Sprawa pilota Maresza" i „Przerwany lot". Ostatnio opracowywał scenariusz filmowy oparty na wątkach dwóch książek Janusza Meissnera: „Żądło Genowefy" i „L jak Lucy". Sentyment i zrozumienie dla lotnictwa zawdzięczał swym pierwszym krokom w szkole dęblińskiej.

Spośród wielu filmów, które reżyserował, należy wymienić: „Straszny dwór", „Wierną rzekę" według Żeromskiego, „Zakazane piosenki" (pierwszy polski film po wojnie, który do tej pory obejrzało ponad 14 mln widzów), „Skarb", „Przygoda na Mariensztacie" (pierwszy polski film barwny), „Deszczowy lipiec", „Orzeł" oraz „Marysia i Napoleon".

Za swe filmy otrzymał wiele wyróżnień i nagród. Lotnictwo polskie straciło w Jego osobie swego wielkiego popularyzatora. Dzięki Niemu wiele milionów ludzi, a szczególnie ludzi młodych, poznało z ekranu bliżej lotnictwo i lotników. **(m)**

## PRZED SZYBOWCOWYMI MISTRZOSTWAMI ŚWIATA

W dniu 18 lutego br. odbyło się w Warszawie ostatnie w bieżącej kadencji posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL. Początek zebrania poświęcony został wytypowaniu kandydata do odznaczenia medalem Tańskiego za rok 1966. Jednogłośnie Komisja zaproponowała (przyznaje medal Zarząd Główny), by laureatem został STANISŁAW JÓZEFCZAK — rekordzista świata w lotach wysokościowych na fali.

Po wysłuchaniu sprawozdania z konferencji Komisji Szybowcowej FAI, która z zadowoleniem przyjęła ofertę Polski organizacji mistrzostw świata w roku 1968, obrady toczyły się wokół tematu mistrzostw. Dyskutowano o założeniach regulaminowo-organizacyjnych, problemach przygotowania polskiej reprezentacji itp.

Bliższe informacje w tych sprawach zamieścimy w jednym z najbliższych numerów naszego tygodnika. **(p)**


Kopalnia Węgla Kamiennego „Miechowice" w Bytomiu wymieni autobus marki „Berliet" o ilości miejsc 48, typu PLH-81, 5-cylindrowy o mocy 125 KM w bardzo dobrym stanie używalności i odpowiedniej prezencji, na samochód ciężarowy marki Gaz-61, Star-60 lub inny w dobrym stanie, przystosowany do jazdy terenowej.

Oferty przyjmuje i informacji udziela Dyrekcja kopalni nr tel. 81-12-35.

Autobus można oglądać codziennie w godz. od 7.00—15.00 na terenie kopalni w Bytomiu-Miechowicach przy ulicy Racjonalizatorów 52.



**W następnym numerze przeczytacie m. in.: O PILOTOWANIU SAMOLOTÓW DWUSILNIKOWYCH ● LOTACH NA FALI W JEZOWIE ● LOTNICZEJ PRZYJAŹNI ● OBLATYWANIU „DELTY-2" ● „SASZCE" — PILOCIE.**


## WYNIKI KONKURSU LOTNICZEGO AEROKLUBU PRL I KLUBU PUBLICYSTÓW LOTNICZYCH SDP

JURY pod przewodnictwem wiceprezesa ZG SDP, red. Zbigniewa Lipińskiego, po zapoznaniu się z nadesłanymi pracami na porajdowy konkurs lotniczy Aeroklubu PRL i Klubu Publicystów Lotniczych SDP, postanowiło:

Nie przyznać I nagrody;

Przyznać dwie II nagrody:

**Janowi Adamczewskiemu** — „Dziennik Polski" (Kraków) i **Izabelli Greczanik** — „Głos Wybrzeża" — (Gdańsk).

Przyznać dwie III nagrody:

**Tadeuszowi Chwałczykowi** — Polskie Radio (Lublin) i **Franciszkowi Marszałkowi** — „Dziennik Wieczorny" (Bydgoszcz).

Przyznać trzy wyróżnienia:

**Bronisławowi Dudzie** — „Życie Radomskie" (Radom), **Jerzemu Głębockiemu** — „Słowo Ludu" (Kielce) i **Zdzisławowi Strzępkowi** — „Głos Robotniczy" (Łódź).

# Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

**PIERWSZY** w tym roku numer (styczniowy) miesięcznika „Technika Lotnicza i Astronautyczna" przynosi szereg ciekawych prac. Mgr inż. Stanisław Kochański pisze o badaniach powierzchni Księżyca, mgr inż. Irena Auerbach — o przybliżonym obliczeniu stożkowych tarcz wirujących, a Wacław Krysiak — o doborze samolotu dla linii lotniczych. Poza tym znajdujemy w zeszycie następujące pozycje: mgr. inż. Jerzego Żurańskiego — „Badania aerodynamiczne spolierów", mgr. inż. H. Pietruszki, mgr. A. Radonia i mgr. inż. A. Rucza — „Ciągomierz elektryczny" oraz jak zwykle kronikę nowości technicznych i pomoce konstruktorskie TLiA. Do zeszytu dołączony jest także roczny spis treści miesięcznika za 1966 r.

☆

**W KONKURSIE**-plebiscycie trzech łódzkich gazet na 10 najlepszych sportowców okręgu łódzkiego w 1966 roku przedstawiciele sportowców lotniczych Łodzi znaleźli się dopiero w drugiej dziesiątce. Józef Pieczewski uplasował się na 13 miejscu, a spadochroniarz K. Gonera — na 19 miejscu.

☆

**WALNE** zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Mieleckiego, które odbyło się w styczniu br., wybrało prezesem honorowym aeroklubu dyrektora naczelnego WSK Mielec — mgr. Tadeusza Ryczaja. Prezesem nowego zarządu AM został inż. Marian Piłat. W zeszłym roku aeroklub reaktywował działalność sekcji spadochronowej, nad którą patronat przejął zakładowy ZMS.

☆

**UCHWAŁĄ** Prezydium Zarządu Okręgu Warszawskiego ZBoWiD został zatwierdzony Klub Byłych Żołnierzy Formacji Lotniczych przy Środowiskowej Komisji Kombatantów. Zgłoszenia na członków Klubu przyjmuje przedstawiciel zarządu klubu w drugie czwartki po 1 i 15 każdego miesiąca, godzina 18.00 do 20.00, w Klubie Zarządu Okręgu Warszawskiego ZBoWiD, Warszawa, ul. Pankiewicza 3.

☆

**ŁÓDZKI** „Orbis" uruchomił w swej placówce przy ul. Piotrkowskiej 68 kasy biletów lotniczych na trasy krajowe i zagraniczne.

☆

**NOWO ZAKUPIONYM** radzieckim wodolotem „Kometa" wprowadzone zostanie w tym roku nowe połączenie ze Szczecina do Świnoujścia, Dziwnowa i Kołobrzegu.

☆

**NAKŁADEM** PWN ukaże się wkrótce praca Mieczysława Grzegorczyka pt. „Międzynarodowe porty lotnicze". Książka dla teoretyków i praktyków międzynarodowego prawa lotniczego. Cena 20 zł.

☆

**PROJEKT** rozkładu PLL LOT na sezon letni przewiduje uruchomienie bezpośredniego połączenia (tzw. non stop — bez międzylądowania) z Warszawy do Paryża — odlot z Warszawy w soboty o 15.30 oraz z Paryża w piątki o 12.30. Dzięki bezpośredniemu połączeniu, czas przelotu na trasie Paryż — Warszawa skróci się z 4 godzin 5 minut do 2 godzin 50 minut. Bezpośrednie loty przewiduje się także na trasie Londyn — Warszawa: odlot z Warszawy w niedziele o 7.50 — przylot do Londynu o 11.00. Ponadto przewiduje się bezpośrednie loty z Warszawy do Sofii we wtorki, czwartki i niedziele.

# POLSKA Z LOTU PTAKA

**KASPROWY WIERCH.** Szczyt w głównej grani Tatr Zachodnich, na granicy z Czechosłowacją. Wysokość 1 985 m n.p.m. Na szczycie znajduje się Obserwatorium Wysokogórskie PIHM (na zdjęciu z prawej strony). Budynek w środku — to górna stacja kolejki linowej z Kuźnic. Kasprowy Wierch jest punktem wyjściowym licznych wycieczek. Dzięki łagodnym stokom od strony Hali Gąsienicowej i Doliny Goryczkowej jest doskonałym terenem narciarskim z wytyczonymi trasami zjazdowymi. Foto: J. SZYMAŃSKI

# ECHA LOTNISK

## NIE ŚMIEJCIE SIĘ Z DZIEWCZĄT!

„MAM 17 lat — pisze m. in. w liście do redakcji H. z województwa rzeszowskiego. — Od małego dziecka marzę o pracy w lotnictwie. Ponieważ jestem dziewczyną, każdy naśmiewa się ze mnie, że o tym myślę".

Nie pierwszy to list i zapewne nie ostatni, w którym dziewczęta skarżą się nam na różnego rodzaju przykrości, doznawane przeważnie od osób starszych, a także często od chłopców — za to tylko, że mają odwagę głośno mówić o swym zamiłowaniu do pracy w lotnictwie. Nie można tego oczywiście generalizować, ponieważ zjawisko to nie jest tak powszechne, jakby się wydawać mogło. Rzadziej śmieją się już z dziewcząt w miastach większych i mniejszych, częściej — siłą rzeczy — w małych miasteczkach i na wsiach. Ale w większości, zdaje mi się, uszczypliwości te w stosunku do dziewcząt marzących o lotnictwie nie wynikają bynajmniej ze złej woli, ale po prostu z braku rozeznania czy zrozumienia naszej współczesności. Istnieje bowiem jeszcze, niestety, sporo uprzedzeń w różnych środowiskach naszego społeczeństwa w stosunku do kobiet, podejmujących pracę w zawodach uważanych do niedawna za typowo męskie.

A tymczasem nasza obecna rzeczywistość dowodzi, że kobiety coraz gwałtowniej zwiększają swój obszar działania i z powodzeniem opanowują dziedziny uchodzące dotąd za tradycyjnie męskie. Okazuje się, że dziewczęta stanowią obecnie ponad 50 procent ogółu uczniów w technikach. Przeszło połowa inżynierów-ogrodników, trzecia część inżynierów-chemików i technologów środków spożywczych, czwarta — inżynierów-włókienników, 14 procent architektów — to właśnie kobiety. Aż 101 tysięcy kobiet, na ogólną ilość 310 tysięcy pracowników z ukończonymi studiami, posiada wyższe wykształcenie.

Niedawno tygodnik studencki ITD (nr 4 i 5 z br.), w artykule Barbary Muszanki, podał ciekawe dane dotyczące udziału dziewcząt na studiach wyższych. Wynika z nich, że dziewczęta stanowią obecnie 70 procent w wyższych szkołach pedagogicznych, 62 procent w akademiach medycznych, 60 procent na uniwersytetach, 55 procent na wyższych uczelniach ekonomicznych, 46,5 procent — artystycznych i 34,6 procent — rolniczych. Co piątym studentem uczelni technicznej jest teraz dziewczyna. Dziewczęta stanowiły już 48,2 procent przyjętych na studia w roku 1966/67.

Szturm kobiet do lotnictwa nie jest, rzecz jasna, tak gwałtowny i tak wymowny w liczbach. Niemniej jednak, jeżeli chodzi o sport lotniczy, staje się on — u nas i na świecie — udziałem coraz liczniejszych rzesz dziewcząt. Mamy szybowniczki, spadochroniarki, pilotki samolotowe i balonowe; dziewczęta zajmują się także modelarstwem lotniczym. Aerokluby narodowe i Międzynarodowa Federacja Lotnicza prowadzą i rejestrują krajowe i międzynarodowe rekordy lotnicze kobiet we wszystkich prawie dyscyplinach sportu lotniczego. Możliwości uprawiania sportu lotniczego przez dziewczęta u nas, w Polsce, są coraz większe, czego dowodem chociażby rosnące z każdym rokiem liczby szkolonych spadochroniarek i szybowniczek, które to dziedziny cieszą się największym powodzeniem wśród naszych dziewcząt. Mamy też sporo pilotek i spadochroniarek — instruktorów, które pracują zawodowo w lotnictwie; niektóre z nich zdobyły już sławę i najwyższe odznaczenia międzynarodowe.

Poza sportem, w lotnictwie cywilnym kobiety coraz częściej dają znać o sobie. Kilka lata już na samolotach komunikacyjnych (u nas jeszcze nie) i odrzutowych, wiele pracuje w służbie ruchu lotniczego, a bardzo wiele w administracji lotniczej. Są kobiety pilotami, działaczami lotniczymi, technikami i inżynierami — pracownikami przemysłu lotniczego. Coraz więcej kobiet przybywa do naszej społeczności lotniczej.

Nie mają jedynie kobiety dostępu do lotnictwa wojskowego, ponieważ nie podlegają powszechnemu obowiązkowi służby wojskowej. Tak jest w czasie pokoju. Niemniej jednak, jak wykazały to doświadczenia II wojny światowej, w wielu krajach kobiety pełniły w czasie jej trwania z powodzeniem służbę w jednostkach lotniczych, przede wszystkim jako służba pomocnicza, a także w charakterze pilotów bojowych; na przykład w Związku Radzieckim, gdzie sformowano specjalne pułki bojowe bombowe i transportowe — złożone wyłącznie z kobiet.

Nie śmiejcie się więc z dziewcząt, kiedy marzą o pracy w lotnictwie. Jeżeli tylko chcą, a spełnią wymagane warunki, mogą znaleźć w nim miejsce dla siebie. Będą mile widziane na naszych aerokłubowych lotniskach!

*Ikarus*

**Ostatnio przedstawiciel naszej redakcji odwiedził aktualnie jedyną kobietę w Polsce i prawdopodobnie w Europie, pracującą na stanowisku naczelnika Portu Lotniczego Katowice – Reginę Balcerzak-Śnitko.**

# NACZELNIK PORTU LOTNICZEGO

TEGO dnia pogoda nie była nadzwyczajna: wiał mroźny wiatr, a komunikat meteorologiczny zapowiadał przelotne opady śniegu. Start z Okęcia nastąpił z opóźnieniem kilku minut, zresztą z przyczyn niezależnych od załogi. Na trasie Warszawa — Katowice pasażerowie nie odczuli złej pogody, ponieważ samolot Polskich Linii Lotniczych LOT leciał na wysokości poniżej pięciu tysięcy metrów i niemal przez cały czas oświetlony był słońcem. Po godzinnym locie — mimo trudnych warunków atmosferycznych w rejonie lotniska — maszyna lądowała w Pyrzowicach o czasie podanym w rozkładzie lotów.

Moje przybycie do Pyrzowic okazało się miłą niespodzianką dla naczelnika portu lotniczego. Zdążyłem to odczuć podczas powitania. Niemniej, już po krótkiej rozmowie, zorientowałem się, że pani Renia ma już dosyć dziennikarzy i fotoreporterów, dosyć ma ciągle tych samych lub podobnych pytań, dosyć ma pozowania i patrzenia w obiektywy kamer. Trudno jej się dziwić. Przecież natrętni reporterzy mogą często człowieka wyprowadzić z równowagi. Wielu na przykład dziennikarzy nadesłało listy dołączając do nich pytania, na które trzeba było dość wyczerpująco odpowiedzieć. I pani Renia odpowiadała.

Kobieta — naczelnik portu lotniczego patrzyła na mnie teraz uważnie i jak przypuszczam myślała sobie zapewne o tym, że znowu spadł na jej głowę nowy dziennikarz. Zaraz jednak uśmiechnęła się i niespodziewanie zapytała:

— Pan też będzie zadawał pytania?

— Ale skądże.

— To dobrze. Proszę mnie zrozumieć, ale ostatnio jestem trochę przemęczona i nie lubię udzielać wywiadów. Zresztą ciągle otrzymuję te same pytania: ile mam lat, kiedy rozpoczęłam szkolenie lotnicze, czy się nie boję latać, moje wielkie przeżycie w powietrzu...

— Przyleciałem tutaj, aby panią odwiedzić, porozmawiać o lotnictwie, dowiedzieć się jak się pani czuje w roli naczelnika portu oraz obejrzeć port lotniczy, którego jest pani gospodarzem.

— Cieszę się bardzo.

— Proponuję więc — oczywiście, jeśli pani na to wyrazi zgodę — obejrzeć port.

— To samo miałam panu zaproponować.

Lotnisko Pyrzowice położone jest w odległości około 35 km od Katowic. Jeszcze niedawno autokar LOT-u pokonywał tę trasę w niecałą godzinę. Obecnie jeździ on krótszą trasą i osiąga lotnisko po około czterdziestu minutach. Na lotnisku zbudowano — na okres przejściowy — piękny budynek portowy. Nie jest on zbyt duży, ale nowoczesny. Wytwornie urządzony sprawia miłe wrażenie dla oka. Na szczególną uwagę zasługuje architektura wnętrza. W niedługim czasie, w jego pobliżu, stanie duży, nowoczesny port lotniczy, przewidziany do obsługi linii krajowych i zagranicznych.

Z satysfakcją więc obejrzałem budynek portowy, który zainteresował mnie prostotą i jednocześnie elegancją rozwiązań pomieszczeń użytkowych.

Czystość, idealny porządek oraz zieleń podnoszą jego estetykę. Uważny obserwator dostrzeże tutaj kobiecą rękę.

Pani Renia jest zadowolona z mojej pozytywnej opinii o porcie. Wiem, że przyleciała tutaj, kiedy kończono budowę, wiem, że wiele pracy włożyła w zorganizowanie portu, aby mogły tu przylatywać i odlatywać samoloty Polskich Linii Lotniczych LOT. Wiem o tym wszystkim i dlatego o to nie pytam.

Idziemy na pierwsze piętro, do kawiarenki. Rozmawiamy o lotnictwie sportowym, o Warszawie, z której pani Renia musiała wyjechać, ponieważ nie mogła uzyskać zameldowania.

Od szesnastu lat związana jest z lotnictwem. Szesnaście lat to połowa jej życia.

Gdy sięga pamięcią wstecz, to wydaje się jej dzisiaj, że wówczas dość dziwnie łatwo powzięła decyzję zostania pilotką. Był to niewątpliwie wynik podświadomych pragnień. Oprócz dziewczęcego entuzjazmu do lotnictwa, popartego silną wolą i stanowczością, z każdym rokiem wzrastała u niej chęć latania.

Już w czasie minionej wojny była świadkiem walki powietrznej dwóch samolotów myśliwskich, z których jeden zapalony spadł później na ziemię. W szkole powszechnej również zdradzała zainteresowanie lotnictwem, a przede wszystkim techniką. Ale oprócz tego bardzo osobistego zainteresowania, szybko przekonano się tam o jej zdolnościach estradowych, jeśli nie użyć wielce obiecującego stwierdzenia — aktorskich. Była członkinią kilku zespołów tanecznych, chóralnych, bądź estradowych. Przez pewien czas należała do tego samego zespołu, w którym był Stanisław Mikulski, popularny dzisiaj aktor, znany szczególnie ze swej telewizyjnej roli kapitana Klossa. Ale to już okres, kiedy była pilotką szybowcową. Mimo zdolności, zachęty przełożonych, a szczególnie rodziców, zrezygnowała ze sceny i ze zdwojoną energią przystąpiła do dalszej nauki i latania.

Ale spróbujmy jeszcze powrócić myślami do poprzedniego okresu w życiu pani Reni.

Otóż, gdy pewnego dnia kupowała bilet do kina, nie przypuszczała, że będzie on dla niej jednocześnie biletem wstępu w przestworza.

Film okazał się tak uroczy i wspaniały, że obejrzała go jeszcze kilka razy. Za każdym jednak następnym seansem odkrywała nowe, pasjonujące ją szczegóły życia lotniczego. Przede wszystkim podobała się jej atmosfera, w jakiej żyła młodzież na szybowisku.

W ten sposób bardziej poznała lotnictwo i jego wartości, które dzięki niemu mógł posiąść człowiek. Stąd też film był dla niej ogromnym przeżyciem: otworzył jej oczy i serce na to wszystko, co nazywa się romantyką latania. On to przyspieszył potrzebę przeżycia wielkiej przygody, stwarzał pożądanie zostania doświadczoną pilotką, nie nie tylko szybowcową ale i samolotową.

Film „Pierwszy start", bo on to spotęgował u młodej panienki entuzjazm do latania, miał pierwszorzędne znaczenie w popularyzowaniu idei latania w pierwszych latach pięćdziesiątych. Przyjęty entuzjastycznie przez młodzież, przez długi okres wyświetlany był na ekranach kin całego kraju. Również i za granicą uzyskał przychylne recenzje.

Lotnictwo zawładnęło nią całkowicie. Na tańce, śpiew, recytacje i granie poszczególnych ról zaczęło brakować czasu. Zielone światło miało teraz lotnisko i latanie.

W jakiś czas później z szybowca przesiadła się do kabiny samolotu i jako pierwsza kobieta w Aeroklubie Olsztyńskim (obecnie Aeroklub Warmińsko - Mazurski) uzyskała uprawnienia pilotki samolotowej.

Podczas pobytu w Aeroklubie Olsztyńskim w 1954 roku obserwowałem udział pani Reni w pokazach lotniczych. Wtedy to w rozmowie z ówczesnym kierownikiem klubu instruktorem Jarominem usłyszałem bardzo pochlebną opinię o jej umiejętnościach pilotażowych.

Już najbliższe lata potwierdzają tę opinię. W 1958 roku wyjechała

**Ponad pół tysiąca godzin przebywała w powietrzu Regina Balcerzak-Snitko, mająca uprawnienia pilotki samolotowej pierwszej klasy oraz aktualnie pracująca na stanowisku naczelnika katowickiego portu lotniczego w Pyrzowicach.**

do Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie, w celu zdobycia jednego z warunków do uzyskania drugiej klasy pilota samolotowego. Po dwóch miesiącach przebywania w centrum nie tylko uzyskała potrzebny jej warunek, ale zdobyła drugą klasę. Gdy okazało się, że są szanse pozostania w Krośnie i uzyskania wyższych uprawnień samolotowych — zdecydowała się na to. Po prostu jeden ze zgłoszonych pilotów nie otrzymał urlopu i w ten sposób znalazło się wolne miejsce. W krótkim też czasie uzyskała pierwszą klasę pilota samolotowego.

Gdy przyszła na lotnisko klubowe, zapytano ją od niechcenia:

— Zrobiłaś ten warunek do drugiej klasy?

— Zrobiłam — odpowiedziała.

I po chwili dodała:

— Zrobić to mało, ale przynajmniej sobie dobrze polatałam.

Spojrzano na nią trochę podejrzliwie i poproszono o dziennik lotów. Podała go trochę z ociąganiem i obserwowała, jakie wywoła wrażenie jego lektura. Po chwili przeglądający dziennik spoważniał, gwizdnął i zadumał się. Jednak gdy zobaczył podpis szefa wyszkolenia CWL Wacława Kozielskiego, rzekł:

— Wszystko w porządku, cieszę się bardzo i... oczywiście gratuluję.

Rok później otrzymała pracę w powołanym do życia Zarządzie Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Początkowo zatrudniona została na stanowisku asystenta zawiadowcy lotniska w Krośnie. Po kilku jednak miesiącach rozpoczęła samodzielną pracę zawiadowcy. Przez jakiś czas pozostawała na tym stanowisku w Ciechanowie, a następnie na lotnisku warszawskim — Gocław. Wreszcie w ubiegłym roku, w związku z oddaniem do użytku lotniska katowickiego w Pyrzowicach, została jego gospodarzem. Przyszłość tego portu dopiero się zaczęła. W niedalekim czasie — jak już wspomniałem — ma on stać się ważnym ośrodkiem komunikacji lotniczej. Połączy on Śląsk nie tylko z ważniejszymi ośrodkami gospodarki narodowej w kraju, ale także z portami zagranicznymi.

Dopijamy kawę. Pani Renia, gdy mówi, uśmiecha się. Jest zadowolona, że pierwszy okres jej pracy na stanowisku naczelnika portu lotniczego w Pyrzowicach minął pomyślnie.

Oczywiście trudności było wiele i jeszcze wiele ich czeka tę energiczną, dzielną i pracowitą lotniczkę. Bo otrzymanie nominacji na tak odpowiedzialne stanowisko, to również dowód zaufania jakim darzy ją kierownictwo Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Zaufania — jak sama skromnie mówi — na kredyt.

Drugą radością poza lotnictwem dla pani Reni jest jej syn Tadeusz, który dobrze się uczy i bardzo kocha swoją mamę. Rośnie więc jej pociecha, z której jest bardzo dumna.

Cały dzień naczelnika portu lotniczego wypełnia praca — od wczesnych godzin rannych do późnych godzin popołudniowych.

Zbliża się czas odlotu do Warszawy. Żegnam panią Reginę Balcerzak - Śnitko na jej lotniczym gospodarstwie i jednocześnie przekazuję jak najlepsze życzenia dalszej pracy dla lotnictwa. Pozostawiam ją ze swoimi sprawami zarządzania portem, obiecując że za jakiś czas znów przyleci do niej przedstawiciel naszej redakcji, równie bez uprzedzenia jak tego dnia.

**TADEUSZ MALINOWSKI**

# DZIAŁACZ ZWIĄZKOWY

PRACOWNICY naszego lotnictwa cywilnego, a więc Aeroklubu PRL, PLL LOT i Zarządu Ruchu Lotnictwa i Lotnisk Komunikacyjnych, należą — jak wiadomo — do Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców. Do Zarządu Głównego tego związku udaliśmy się w przeddzień Święta Kobiet, aby spotkać się i przedstawić naszym Czytelnikom zasłużonego działacza ZZTD, tow. Janinę Bukowską — sekretarza Zarządu Głównego Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców. Tow. Bukowska jest znaną i cenioną działaczką także wśród naszych lotników cywilnych. Bezpośredniość i osobiste zaangażowanie w problemy socjalne i bytowe, w kulturę i oświatę oraz w sport i turystykę, którymi zajmuje się w Zarządzie Głównym, zjednały Jej dużą popularność i zaufanie.

Tow. Janina Bukowska jest długoletnią działaczką społeczną. Od 1954 r. pracowała w Warszawskim Biurze Studiów i Projektów Transportu Drogowego i Lotniczego na stanowisku ekonomisty, gdzie m. in. przez okres trzech kadencji pełniła funkcję sekretarza rady zakładowej. W tym też czasie była członkiem plenum i prezydium Zarządu Okręgowego ZZTD w Warszawie oraz członkiem plenum ZG ZZTD. W 1961 r. została wybrana w skład prezydium Zarządu Głównego ZZTD, obejmując funkcję sekretarza, którą pełni do chwili obecnej.

Obok obowiązków wynikających z zajmowanego stanowiska, tow. Bukowska pełni dodatkowo inne funkcje społeczne. Jest tego bardzo dużo, że wymienimy tylko niektóre: jest członkiem Odwoławczej Komisji Kontroli Zawodowej przy Ministrze Zdrowia i Opieki Społecznej, członkiem komisji socjalno-bytowej i kobiecej przy CRZZ, członkiem plenum Ogólnozwiązkowej Federacji Sportu. Wychowania Fizycznego i Turystyki oraz członkiem komisji rewizyjnej KD PZPR Warszawa-Ochota.

Za zasługi w pracy zawodowej i społecznej tow. Bukowska została odznaczona Złotym Krzyżem Zasługi i złotą odznaką Zasłużonego Działacza ZZTD.

**— Jaki jest stan zatrudnienia kobiet, należących do Związku Transportowców i Drogowców? — pytamy w czasie spotkania z tow. Bukowską.**

— Około 12 procent. Ogólnie rzecz biorąc, zatrudnienie kobiet na stanowiskach pracy typowo męskich jest jeszcze nieliczne. Nie znaczy to jednak, że kobiet nie zatrudnia się wcale na tego rodzaju stanowiskach. Mamy, na przykład, w związku grupę kobiet-kierowców obsługujących pojazdy lekkie.

**— A w naszym lotnictwie cywilnym, jakie stanowiska zajmują kobiety?**

— Przede wszystkim administracyjne. Obok tego jednak, że mamy już sporą grupę dziewcząt i kobiet uprawiających czynnie sport lotniczy, legitymujących się także sukcesami międzynarodowymi, coraz częściej kobiety dochodzą do głosu na stanowiskach w lotnictwie cywilnym, będących dotychczas domeną wyłącznie mężczyzn. W aeroklubach mamy już gdzieniegdzie kobiety — instruktorów szybowcowych, samolotowych i spadochronowych. Kobiety nasze pracują także w kontroli ruchu na lotniskach, a nawet jedna z nich, tow. Śnitko, jest już naczelnikiem portu lotniczego w Katowicach. No, w „Locie" mamy tradycyjnie stewardessy, ale to już zawód typowo kobiecy.

**— A propos stewardess. Z tym zawodem związanych jest jeszcze sporo mitów?**

— Z pewnością tak. Wiele jeszcze dziewcząt, marzących o podniebnych podróżach i zwiedzaniu obcych krajów, nie zdaje sobie dobrze sprawy z tego, że zawód stewardessy jest niezwykle trudny; że — obok walorów zewnętrznych — wymaga bardzo dobrego zdrowia i hartu ducha, nie mówiąc już o wykształceniu ogólnym i dobrej znajomości języków obcych. Jest to ciężka praca fizyczna, a stewardessy przebywają w obcych portach lotniczych na ogół krótko i zazwyczaj mają niewiele czasu na obejrzenie chociażby samego miasta.

**— Sądząc z tego, co uprzednio usłyszeliśmy, to z tym równouprawnieniem — pomimo że mówi się i pisze o tym u nas dużo — nie jest najlepiej, nie tylko w lotnictwie cywilnym?**

— Z pewnością tak. Rządzą u nas jeszcze stare nawyki i uprzedzenia do kobiet. Podejście do nich jest też niekiedy inne, niekorzystne. Widać to często jeszcze chociażby na przykładzie płac, które dla tych samych stanowisk są jakże często różne dla kobiet i mężczyzn. Sprawy te ulegają stopniowej poprawie, jednak nie tak szybko jak byśmy sobie tego — my kobiety — życzyły.

**— Może przy tej okazji usłyszymy parę słów o zagadnieniach socjalno-bytowych, które w związku są pod bezpośrednią Waszą opieką?**

— Zagadnienie to jest bardzo obszerne i nie sposób tu w skrócie na nie wyczerpująco odpowiedzieć. Mogę tylko wspomnieć, że sprawy te są przedmiotem szczególnej troski władz naszego związku. Dążymy stale i systematycznie do poprawy warunków socjalno-bytowych i kulturalnych pracowników naszego związku oraz ich rodzin. I mamy na tym odcinku niemałe już osiągnięcia. Weźmy chociażby dla przykładu wczasy pracownicze i rodzinne. Na przestrzeni ostatnich lat obserwujemy systematyczny wzrost ilości osób korzystających z wczasów w ośrodkach wypoczynkowych, prowadzonych przez Zarząd Główny, instancje związkowe i zakłady pracy. O ile w 1966 r. związek nasz zapewnił wczasy 18 200 pracownikom i członkom ich rodzin, to w roku bieżącym zapewniamy je 25 370 osobom, co w zasadzie — poza lipcem i sierpniem — zaspokaja nasze potrzeby w tym zakresie. Naszą dumą jest dom wypoczynkowy „Transportowiec" w Olszówce Górnej koło Bielska-Białej. Od dwóch lat odbywają się w nim stale — z wyjątkiem lipca i sierpnia — m. in. wczasy kondycyjne dla personelu latającego LOT-u. Z ośrodka tego korzystał i korzysta również Aeroklub PRL.

**— Do tych spraw z pewnością jeszcze wrócimy przy innej okazji. A teraz chcielibyśmy spytać, tak całkiem prywatnie, kiedy i jak Towarzyszka odpoczywa?**

— Z tym to bywa różnie, przy tak rozliczných zajęciach. Ale jeżeli już znajdzie się trochę czasu, to najchętniej odpoczywam w domu. Jestem ogromnie zadowolona, jeżeli mogę zająć się gospodarstwem domowym. Szalenie przy tym lubię przyrządzać różne potrawy.

**— Pytanie o hobby teraz podobno niemodne. Niemniej jednak nie możemy powstrzymać się od pytania: co Was najbardziej pasjonuje?**

— Bardzo interesuję się polityką. Ciekawa jestem w ogóle życia na świecie. Od chwili, kiedy to w 1965 r. spotkał mnie wielki zaszczyt zostania matką chrzestną naszego 15-tysięcznika „Transportowiec", śledzę bardzo uważnie jego dalekomorskie rejsy i przy tej okazji staram się poznawać życie krajów, do których on dociera. To spowodowało też, iż zetknęłam się bliżej z problematyką morską. Poznałam również wielu naszych żeglarzy, a m. in. jedynego w Polsce kapitana żeglugi wielkiej w spódnicy, tow. Walas-Kobylińską. Myślę, że skoro mamy kobietę kapitana statku morskiego, to może doczekamy się też kobiety — kapitana statku powietrznego?

**— Miejmy nadzieję! Tymczasem za rozmowę serdecznie dziękujemy i życzymy wszystkiego najlepszego. Nie tylko z okazji Święta Kobiet.**

**(kon)**

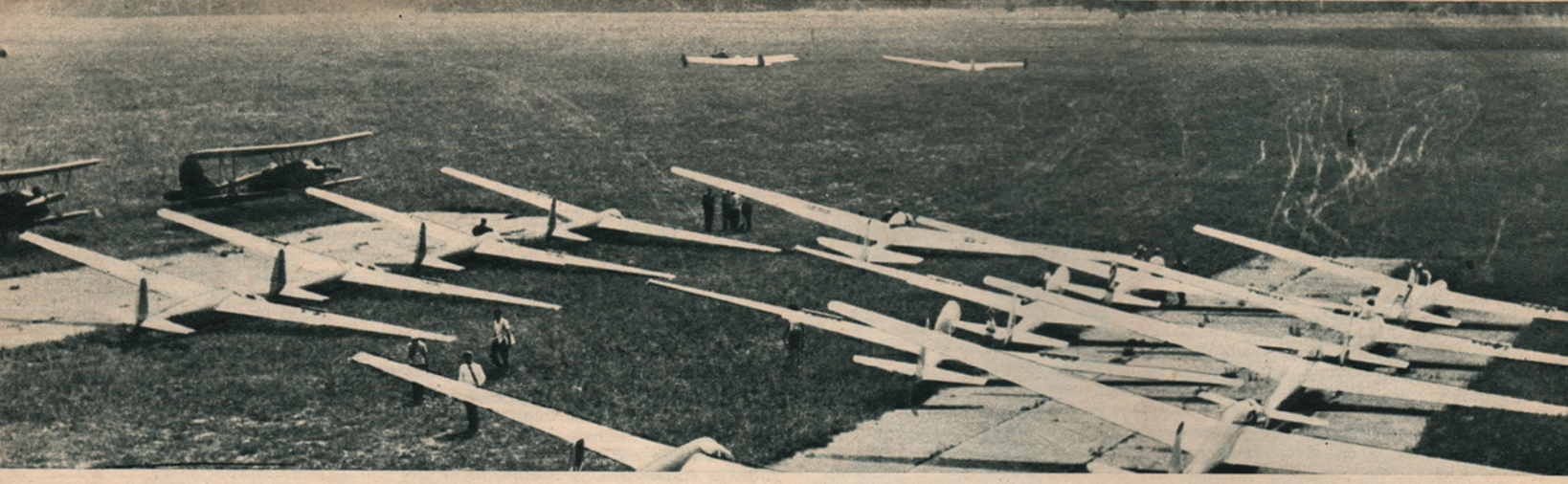


Foto: Z. Kadziewicz

# 10 NAJLEPSZYCH WYNIKÓW ROKU 1966

# SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

## WYSOKOŚĆ ABSOLUTNA

Rekord międzynarodowy:
**Paul F. Bikle (USA)** — 14 102 m (1961 r.)
Rekord Polski:
**Stanisław Józefczak (Nowy Targ)** — 11 860 m (1961 r.)
Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 7 893,0 m (1966 r.)
Średnia 10 najlepszych wyników 1966 roku — 7 893,0 m

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Augustyn Kubiczek (Bielsko) | — 8 900 m |
| 2. | Czesław Lorenc (Kraków) | — 8 640 m |
| 3. | Andrzej Nejman (Gdańsk) | — 8 440 m |
| 4. | Jan Tarczoń (Nowy Targ) | — 8 090 m |
| 5. | Stanisław Caputa (Bielsko) | — 7 790 m |
| 6. | Jan Kamiński (Bielsko) | — 7 610 m |
| 7. | Mieczysław Miedziak (Wrocław) | — 7 440 m |
| 8. | Stanisław Drozdowski (Warszawa) | — 7 390 m |
| 9. | Tadeusz Supryn (Bielsko) | — 7 340 m |
| 10. | Roman Kędzierski (Warszawa) | — 7 290 m |

## PRZEWYŻSZENIE

Rekord międzynarodowy:
**Paul F. Bikle (USA)** — 12 894 m (1961 r.)
Rekord Polski:
**Stanisław Józefczak (Nowy Targ)** — 10 655 m (1961 r.)
Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 6 554,0 m (1966 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1966 roku — 6 554,0 m

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Andrzej Nejman (Gdańsk) | — 7 320 m |
| 2. | Czesław Lorenc (Kraków) | — 7 100 m |
| 3. | Jan Tarczoń (Nowy Targ) | — 7 000 m |
| 4. | Augustyn Kubiczek (Bielsko) | — 6 650 m |
| 5—6. | Stanisław Drozdowski (Warszawa | — 6 350 m |
| 5—6. | Roman Kędzierski (Warszawa) | — 6 350 m |
| 7—8. | Aleksander Murawski (Warszawa) | — 6 250 m |
| 7—8. | Zbigniew Żółkoś (Bydgoszcz) | — 6 250 m |
| 9. | Jan Kamiński (Bielsko) | — 6 170 m |
| 10. | Bolesław Kochanowski (Wrocław) | — 6 100 m |

## PRZELOT OTWARTY

Rekord międzynarodowy:
**Alvin H. Parker (USA)** — 1 041,52 km (1964 r.)
Rekord Polski:
**Henryk Lisiecki (Jelenia Góra)** — 740,6 km (1964 r.)
Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 536,2 km (1966 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1966 roku — 536,2 km

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Edward Makula (Katowice) | — 695 km |
| 2—3. | Alfred Bzyl (Bydgoszcz) | — 538 km |
| 2—3. | Edmund Przybylski (Ostrów) | — 538 km |
| 4. | Wojciech Matz (Łódź) | — 535 km |
| 5. | Ryszard Leja (Warszawa) | — 517 km |
| 6. | Aleksander Murawski (Warszawa) | — 514 km |
| 7. | Marek Skromny (Warszawa) | — 512 km |
| 8. | Jerzy Góźdź (Ostrów) | — 506 km |
| 9. | Jerzy Brański (Białystok) | — 505 km |
| 10. | Jerzy Śnitko (Olsztyn) | — 502 km |

## PRZELOT DOCELOWY

Rekord międzynarodowy:
**Wallace A. Scott (USA)** — 837,75 km (1964 r.)
Rekord Polski:
**Adela Dankowska (Poznań)** — 630,0 km (1964 r.)
Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 477,2 km (1965 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1966 roku — 378,2 km

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Marek Skromny (Warszawa) | — 512 km |
| 2. | Jerzy Góźdź (Ostrów) | — 506 km |
| 3. | Jerzy Brański (Białystok) | — 505 km |
| 4. | Robert Łukasiewicz (Włocławek) | — 328 km |
| 5. | Zygmunt Osak (Mielec) | — 327 km |
| 6—7. | Stanisław Całka (Ostrów) | — 322 km |
| 6—7. | Józef Radoń (Lublin) | — 322 km |
| 8—10. | Andrzej Furmański (Nowy Sącz) | — 320 km |
| 8—10. | Bogusław Kuboszek (Bielsko) | — 320 km |
| 8—10. | Ireneusz Mikołajczyk (Gliwice) | — 320 km |

## PRZELOT DOCELOWO-POWROTNY

Rekord międzynarodowy:
**S. H. Georgeson (Nowa Zelandia)** — 730,62 km (1965 r.)
Rekord Polski:
**Jan Wróblewski (Bydgoszcz)** — 678,9 km (1963 r.)
Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 381,3 km (1965 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1966 roku — 356,1 km

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Edward Makula (Katowice) | — 415 km |
| 2. | Franciszek Niechwiejczyk (Poznań) | — 396 km |
| 3. | Zbigniew Żółkoś (Bydgoszcz) | — 360 km |
| 4—7. | Włodzimierz Chmielewicz (Warszawa) | — 346 km |
| 4—7. | Andrzej Kmiotek (Warszawa) | — 346 km |
| 4—7. | Wiktor Sznurowski (Warszawa) | — 346 km |
| 4—7. | Stanisław Targowski (Warszawa) | — 346 km |
| 8—9. | Emil Didyk (Jelenia Góra) | — 336 km |
| 8—9. | Tadeusz Snochowski (Jelenia Góra) | — 336 km |
| 10. | Tadeusz Dziuba (Szczecin) | — 334 km |

## PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY NA TRASIE TRÓJKĄTA 100 KM

Rekord międzynarodowy:
**George B. Moffat, jr (USA)** — 128,38 km/h (1962 r.)
Rekord Polski:
**Konrad Wiciński (Białystok)** — 118,39 km/h (1965 r.)
Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 101,342 km/h (1966 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1966 roku — 101,342 km/h

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Jerzy Śnitko (Olsztyn) | — 105,48 km/h |
| 2. | Eugeniusz Pieniążek (Poznań) | — 104,03 km/h |
| 3. | Adela Dankowska (Poznań) | — 103,87 km/h |
| 4—5. | Gromosław Czempiński (Poznań) | — 103,00 km/h |
| 4—5. | Tadeusz Mikołajczyk (Włocławek) | — 103,00 km/h |
| 6. | Tadeusz Supryn (Bielsko) | — 102,70 km/h |
| 7. | Franciszek Kępka (Bielsko) | — 99,05 km/h |
| 8. | Wiktor Sznurowski (Warszawa) | — 97,84 km/h |
| 9. | Ludwik Merło (Bydgoszcz) | — 97,40 km/h |
| 10. | Adam Witek (Kielce) | — 97,05 km/h |

## PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 300 KM

Rekord międzynarodowy:
**Georg B. Moffat, jr (USA)** — 119,87 km/h (1964 r.)
(Wynik Południowoafrykanina Beatty — 126 km/h z 29.XII.1966 r. — nie został jeszcze zatwierdzony).
Rekord Polski:
**Jerzy Popiel (Wrocław)** — 93,355 km/h
Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 71,332 km/h (1965 r).
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1966 roku — 70,061 km/h

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Mirosław Królikowski (Warszawa) | — 74,45 km/h |
| 2. | Rajmund Jakób (Poznań) | — 74,04 km/h |
| 3. | Franciszek Kępka (Bielsko) | — 71,44 km/h |
| 4. | Alfred Bzyl (Bydgoszcz) | — 71,11 km/h |
| 5. | Piotr Szczepański (Warszawa) | — 68,89 km/h |
| 6. | Jerzy Popiel (Wrocław) | — 68,85 km/h |
| 7. | Bogdan Jóźwicki (Radom) | — 68,52 km/h |
| 8. | Stanisław Kluk (Stalowa Wola) | — 68,03 km/h |
| 9. | Marek Skromny (Warszawa) | — 67,67 km/h |
| 10. | Antoni Schabowski (Rzeszów) | — 67,61 km/h |

## PRZELOT PRĘDKOŚCIOWY PO TRASIE TRÓJKĄTA 200 KM

Ostatni rekord międzynarodowy (w tej konkurencji obecnie nie notuje się rekordów):
**Richard Schreder (USA)** — 107,83 km/h (1959 r.)
Najlepszy wynik krajowy:
**Edward Makula (Katowice)** — 93,928 km/h (1960 r.)
Najlepsza przeciętna 10 najlepszych wyników — 83,381 km/h (1966 r.)
Przeciętna 10 najlepszych wyników 1966 roku — 83,381 km/h

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Jerzy Góźdź (Ostrów) | — 90,85 km/h |
| 2. | Julian Ziobro (Jelenia Góra) | — 88,55 km/h |
| 3. | Mirosław Królikowski (Warszawa) | — 84,71 km/h |
| 4. | Zbigniew Kudzewicz (Toruń) | — 84,32 km/h |
| 5. | Edmund Janowski (Toruń) | — 82,10 km/h |
| 6. | Jan Wróblewski (Bydgoszcz) | — 82,04 km/h |
| 7. | Antoni Schabowski (Rzeszów) | — 80,80 km/h |
| 8. | Andrzej Kalinowski (Toruń) | — 80,51 km/h |
| 9. | Edward Makula (Katowice) | — 80,30 km/h |
| 10. | Stanisław Józefczak (Nowy Targ) | — 79,63 km/h |

# „SKRZYDLATA" KLASYFIKUJE SZYBOWNIKÓW

# Coraz prędzej

HENRYK KUCHARSKI

PO raz drugi publikujemy listę dziesięciu najlepszych szybowcowych wyników roku w poszczególnych konkurencjach. Są to osiągnięcia uzyskane w 1966 roku na szybowcach jednomiejscowych, bez wyodrębnienia klasyfikacji kobiecej. Lista obejmuje prawie wszystkie konkurencje „klasyczne", tzn. te, w których Międzynarodowa Federacja Lotnicza FAI notuje rekordy międzynarodowe. Brak tylko trójkąta 500 km, a to z tej przyczyny, że tę bardzo trudną trasę z polskich pilotów obleciał w r. 1966 tylko Jan Wróblewski. Nasz mistrz świata pokonał trójkąt 507 km z prędkością 73,467 km/h podczas międzynarodowych zawodów szybowcowych w Orle (ZSRR), jako jedyny zresztą ze wszystkich zawodników.

Wydaje się, obserwując rezultaty prób przelotu po trasie tej najdłuższej konkurencji prędkościowej, że nieprędko doczekamy się pełnej listy dziesięciu wyników. Odpowiednie warunki pogodowe, pozwalające na masowe pokonywanie tej trasy, zdarzają się bowiem w naszych szerokościach geograficznych bardzo rzadko. Rok 1964 był jak do tej pory jedynym, w którym taką listę dziesięciu wyników można było zestawić bez trudu. Mimo wszystko mamy nadzieję, że może już za rok na naszej liście znajdzie się również komplet wyników z trójkąta 500 km. Tymczasem przypominamy najlepsze wyniki na tym dystansie: rekord międzynarodowy — Evert Domisse (Południowa Afryka) — 107,12 km/h (1963 r.); rekord Polski — Jan Wróblewski — 91,3 km/h (1964 r.).

Rekompensatą za brak w naszym zestawieniu trójkąta 500 km niech więc będzie pełna lista wyników z trójkąta 200 km. Konkurencja ta, pomimo iż od kilku lat przestano na niej notować oficjalnie rekordowe wyniki, cieszy się niesłabnącym powodzeniem wśród pilotów w Polsce i na całym świecie. Spotkać ją można niemal na wszystkich zawodach, od najmniejszych do najwyższych rangą, tak w kraju jak i za granicą. Trójkąt 200 km jest też, po trójkącie 100 km, najbardziej lubianą konkurencją uczestników Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" i przysparza tak pilotom jak i aeroklubom wielu memoriałowych punktów. Notujemy tu też największy wzrost przeciętnej dziesięciu najlepszych wyników — z 77,332 km/h w r. 1965 do 83,381 km/h w r. 1966.

Powróćmy jednak do ustalonej tu kolejności. Nasze zestawienie rozpoczyna lista 10 najlepszych, a właściwie najwyższych, wysokości absolutnych. Publikujemy ją po raz pierwszy, stąd też trudno o porównanie. Wydaje się jednak, że przeciętna blisko 8000 m jest zupełnie przyzwoita. Tym bardziej, jeśli się weźmie pod uwagę fakt, iż są to wyłącznie wysokości diamentowe. A wiadomo, że w okresie występowania fali w Jeleniej Górze i Nowym Targu odbywają się również wysokościowe loty treningowe. Niestety, loty te wykonywane są na ogół bez barografów, a jeśli nawet z nimi, to choćby szczątkowa dokumentacja czy oficjalny meldunek nie dociera ani do odpowiedniej komórki ZG APRL, ani tym bardziej do redakcji „Skrzydlatej". Nie ma więc podstawy, by taki wynik umieścić na liście 10 najlepszych. Apel do wszystkich aeroklubów, ogłoszony z okazji publikowania podobnej listy w ubiegłym roku, nie odniósł niestety żadnych rezultatów. Korzystając z okazji przypominamy kropka w kropkę to, co pisaliśmy rok temu:

**„Prosimy ośrodki lotnicze i samych pilotów o przesyłanie pod adresem naszej redakcji wszystkich wartościowych wyników uzyskanych w ciągu całego roku. Oczywiście wyniki przelotów muszą być uzyskane w co najmniej takich warunkach, jakich wymaga memoriał R. Bitnera. W przypadku wysokości absolutnej i przewyższenia do zatwierdzenia wyczynu konieczna jest barogramka. Do „Skrzydlatej" wystarczy nadsyłać tylko listy wyników, bez barogramek i dokumentacji, poświadczone jednak przez szefa wyszkolenia lub kierownika jednostki. Dla ułatwienia na kopercie należy dopisać: „10 NAJLEPSZYCH". Zgłoszenia przyjmujemy przez cały rok i pierwsze 15 dni roku następnego".**

Tylko diamentowe wyniki składają się też na listę 10 przewyższeń. W stosunku do ubiegłego roku przeciętna wzrosła z 6 327 m do 6 554 m, a więc o 227 m. Przeciętne w obu konkurencjach wysokościowych mogłyby być o wiele wyższe, gdyby rejestrowano wyniki treningowe. Z omówionych już tu przyczyn brak na liście m.in. takich osiągnięć jak 8 400 m treningowego przewyższenia Jana Jasińskiego z Jeleniej Góry czy blisko 11 000 m wysokości absolutnej, a więc i około 9 000 m przewyższenia Stanisława Józefczaka z Nowego Targu.

Mamy jednak nadzieję, że już w następnym tego rodzaju zestawieniu piloci tych falowych ośrodków gremialnie zapełnią górne rejony obu tabel wysokościowych.

Na naszych listach nie notujemy wprawdzie wyników uzyskanych na szybowcach dwumiejscowych, ale przypomnieć tu trzeba, że właśnie w konkurencjach wysokościowych w ubiegłym roku Stanisław Józefczak z pasażerem Janem Tarczoniem osiągnęli piękny wynik w wysokości przewyższenia — 11 680 m — lepszy od rekordu międzynarodowego. Wysokość absolutna jaką osiągnęli w tym locie wyniosła 12 500 m, co jest nowym rekordem Polski.

Zdecydowany regres przejawiają konkurencje odległościowe — przelot otwarty, docelowy i docelowo-powrotny. W porównaniu z ubiegłym rokiem tylko w przelocie otwartym przeciętna 10 najlepszych wyników jest większa o... 0,2 km. I to tylko dlatego, że w naszej klasyfikacji postanowiliśmy liczyć za przeloty otwarte również nie ukończone przeloty docelowo-powrotne. Wychodzimy bowiem z założenia, że wysiłek włożony w przelot po trasie docelowo-powrotnej w pełni zasługuje na właśnie takie potraktowanie w naszym zestawieniu. W ten jednak sposób na naszej liście przelotów otwartych znalazły się nazwiska A. Bzyla i W. Matza, co niewątpliwie spowodowało wyższą przeciętną w tej konkurencji niż w roku ubiegłym.

W pozostałych dwóch konkurencjach odległościowych notujemy spadki przeciętnej: w przelocie docelowym aż o 199 km(!), a w przelocie docelowo-powrotnym o 35,2 km. O zagrożeniu choćby tylko rekordów Polski na tych dystansach nie ma na razie mowy, choć trzeba przyznać, że Edward Makula był tego bliski w przelocie otwartym. Działo się to jednak nie w Polsce ale w USA, podczas mistrzostw szybowcowych tego kraju.

Dynamiczny rozwój przeżywają natomiast konkurencje prędkościowe. Szczególnie cieszy bardzo wysoka przeciętna 10 najlepszych wyników na trójkącie 100 km, która po raz pierwszy wynosi ponad 100 km/h. Dokładnie — 101,342 km/h(!), o 1,244 km/h lepiej niż w roku 1965. O wysokim poziomie szybowcowego sprintu świadczy najlepiej fakt, że około 50 naszych pilotów osiągnęło prędkości ponad 80 km/h (38 wyników w samym tylko memoriale R. Bitnera). Ogółem w roku 1966 można by zestawić kilkaset (co najmniej dwieście) przelotów po tej trasie, co najlepiej świadczy o jej ogromnej popularności.

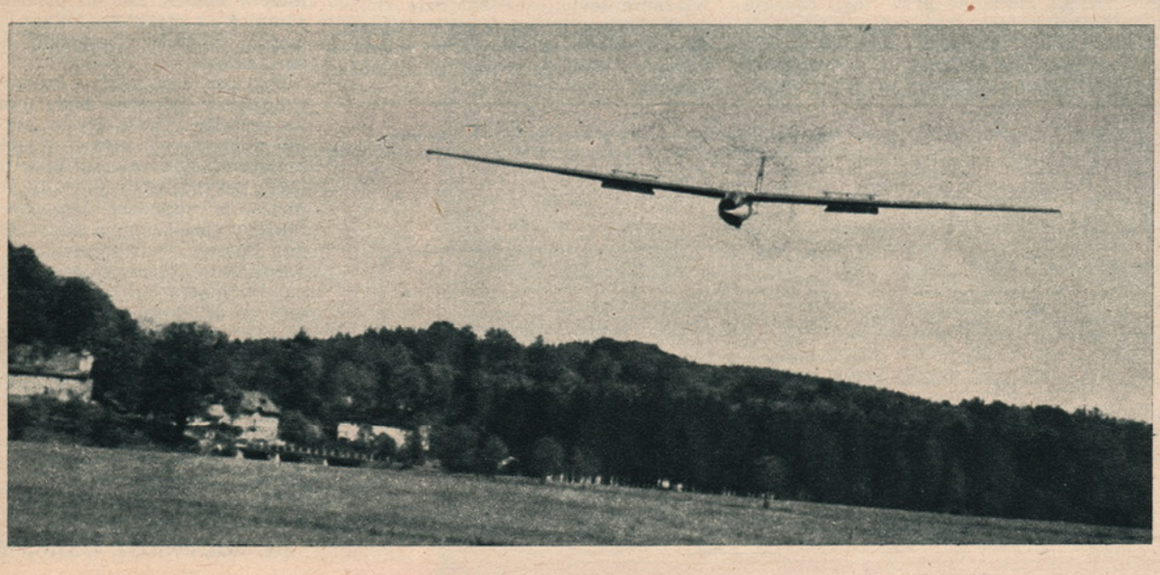
Wprawdzie na trójkącie 300 km nie ustanowiono rekordowej przeciętnej, to jednak stawka pilotów bardzo wyrównała się. W r. 1965 różnica pomiędzy pierwszym, a dziesiątym pilotem wynosiła 18,46 km/h, a w r. 1966 już tylko 6,84 km/h, a więc mniej niż nawet na trójkącie 100 km. Taki stan rzeczy nie świadczy źle o pilotach, natomiast nie najlepszą ocenę wystawia warunkom pogodowym w sezonie 66. Ale na ustawienie cumulusowych szlaków po trójkątnej trasie chyba jeszcze nieprędko znajdzie się rada. W sumie możemy śmiało powiedzieć, że szybownicy nasi latają coraz prędzej, czyli tak jak tego wymaga polska szkoła latania, której konsekwentni realizatorzy — nasi najlepsi szybownicy — swymi sportowymi sukcesami szeroko rozsławili naszą Ojczyznę pod niebem wielu krajów świata.

Na zakończenie trochę statystyki. W prezentowanych tu zestawieniach znaleźli się reprezentanci 25 aeroklubów, w tym aż 9 z tych aeroklubów notuje tylko po jednym wyniku, a dalszych 5 aeroklubów po 2 wyniki. Przyjmując, że pierwsze miejsce w danej konkurencji warte jest 10 punktów, a dziesiąte jeden punkt (klasyfikacja praktykowana szeroko w innych dyscyplinach sportu), łatwo sporządzić klasyfikację aeroklubów i poszczególnych pilotów.

Tak więc najlepszymi aeroklubami w świetle publikowanych tu zestawień są w kolejności: 1. Warszawa — 94,5 pkt (18 wyników); 2. Bielsko — 51 pkt. (10 wyników); 3. Poznań — 41,5 pkt (5 wyników); 4. Ostrów — 35 pkt (5 wyników); 5. Bydgoszcz — 34 pkt (6 wyników).

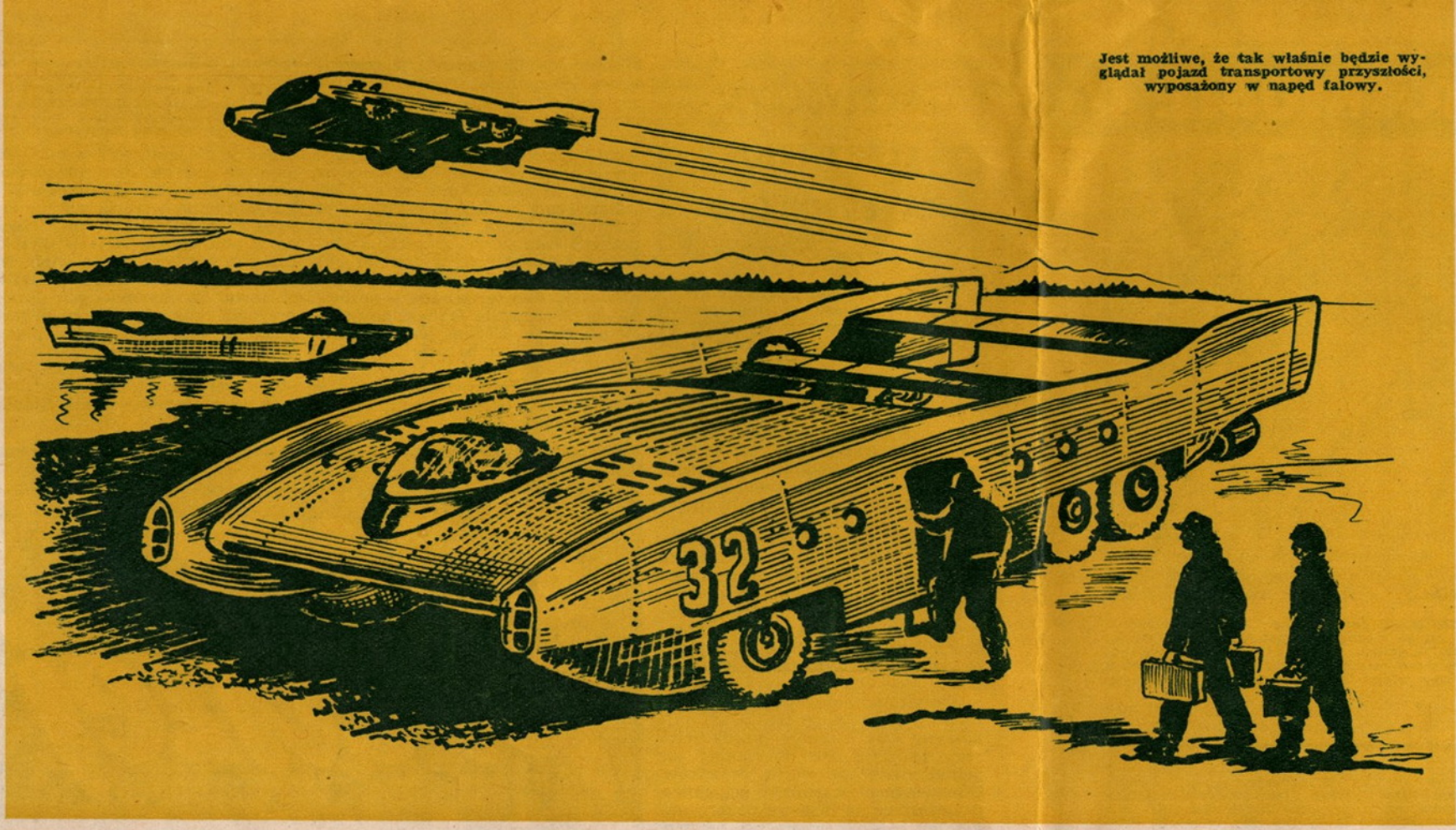
Honorowe wyróżnienie „najbardziej wszechstronnego pilota roku 1966" przypadło w udziale Edwardowi Makuli (Katowice) i Jerzemu Góździowi (Ostrów), którzy zdobyli po 22 pkt i ex aequo dzielą się tym zaszczytem.

P.S. Dziękujemy p. Urszuli Śliwak z ZG APRL za udostępnienie całej dokumentacji wyczynów 1966 r. i pomoc w wyszukiwaniu najlepszych wyników.



**„Foka" na podejściu do lądowania. Na tym właśnie typie sławnego wysoko wyczynowego szybowca ustanowiono zdecydowaną większość najlepszych wyników roku.** **Foto: „SP" — Henryk Kucharski**

# LATAJĄCE POJAZDY PRZYSZŁOŚCI?




Jest możliwe, że tak właśnie będzie wyglądał pojazd transportowy przyszłości, wyposażony w napęd falowy.

NA wstępie naszych rozważań postawmy pytanie: Czy obecnie istnieje potrzeba budowy latających pojazdów mechanicznych? W chwili obecnej nie, w przyszłości — tak. Aby przekonać się czy mamy rację, spróbujmy wybiec myślą w niedaleką przyszłość. Przyjrzyjmy się bliżej przyszłym autostradom, a zobaczymy, że będą one nadmiernie przeładowane różnymi wehikułami. Chcąc zapobiec powyższemu stanowi rzeczy, należy już dziś myśleć o budowie przyszłych dróg oraz o ich przepustowości. Ilości i rozmiary dróg nie mogą bezustannie rosnąć, chociażby z tej przyczyny, że jest to przedsięwzięcie bardzo kosztowne. Dla przykładu wspomnę, że w naszych polskich warunkach 1 kilometr drogi o nawierzchni asfaltowej kosztuje w przybliżeniu 2 miliony złotych. Licząc dokładniej przekonamy się, że 1 metr kwadratowy nawierzchni utwardzonej kosztuje około 300 złotych.

Analizując kłopoty przyszłej komunikacji dr inż. Wilhelm SCHMIDT z Drezna doszedł do wniosku, że rozładowania zatłoczonych dróg w przyszłości można dokonać między innymi przez budowanie latających aut. Dr SCHMIDT jest właśnie pierwszym projektantem latającego pojazdu mechanicznego, latających sani i latającej łodzi. Ten wybitny specjalista z dziedziny aerodynamiki, znany też poza granicami Niemieckiej Republiki Demokratycznej, od przeszło dwudziestu lat pracuje nad rozwiązaniami technicznymi nowych napędów.

Dużo czasu poświęcił dr SCHMIDT na obliczenia teoretyczne, wiele czasu zajęło również budowanie modeli i próby z nimi. Wysiłek uwieńczony został powodzeniem; próba nowego napędu — ŚMIGŁA FALOWEGO — wypadła pomyślnie.

Śmigło falowe? Nazwa ta kojarzy nam się ze znanym powszechnie śmigłem samolotowym. Jest między nimi jednak zasadnicza różnica. Śmigło falowe różni się od śmigła samolotowego nie tylko pod względem konstrukcyjnym ale i pod względem pracy. Nowy napęd w zależności od potrzeby może wytwarzać zarówno siłę ciągu jak również siłę nośną. Próby przeprowadzone w tunelu aerodynamicznym wykazały, że śmigło falowe w niektórych przypadkach zdolne jest wytwarzać większą siłę ciągu niż śruba okrętowa czy śmigło samolotowe. Zasada działania nowego napędu polega na wykorzystaniu siły uderzeniowej i energii fali. Prace dra SCHMIDTA w zakresie śmigła falowego są z gruntu rzeczy nowością. Skrzydło uderzające, zwane śmigłem falowym, składa się z jednego skrzydła obrotowego i jednego skrzydła stałego (nieruchomego), położonych jedno za drugim.

Napęd wprowadzający w ruch śmigło falowe rozwiązany jest podobnie jak pedały roweru. Siła napędu przekształcana jest w siłę ciągu ruchem obrotowym. W czasie ruchu obrotowego znaczna część wytworzonej energii falowej płynie strumieniem do tyłu, gdzie przy odpowiednim nastawieniu skrzydła stałego przekształcana jest w siłę ciągu. Oprócz siły ciągu wytwarzana jest równocześnie siła nośna. Dzięki temu, że przy tego rodzaju napędzie nie ma żadnych innych ruchów jak tylko ruch obrotowy, można było osiągnąć nie spotykaną dotychczas częstotliwość uderzeń skrzydła ruchomego. Rozwiązanie jest bardzo interesujące i ma przed sobą dużą przyszłość, szczególnie w zakresie budowy przyszłych napędów dla pojazdów mechanicznych.

Pragnę tu zaznaczyć, że wynalazek dra SCHMIDTA traktowany jest poważnie przez wiele państw produkujących duże ilości pojazdów mechanicznych. Wynalazek uważa się za godny szybkiego rozpowszechnienia.

Połączenie lekkich konstrukcji pojazdów mechanicznych z napędem falowym może spowodować rewolucję w środkach lokomocji. Na szóstym Kongresie Lotniczym w 1965 roku w Monachium wynalazek dra SCHMIDTA wzbudzał największe zainteresowanie wśród uczestników. Należy spodziewać się, że w niedługim czasie to nowe rozwiązanie techniczne znajdzie chętnych do zrealizowania go praktycznie. Bowiem zastosowanie napędu falowego stwarza następujące możliwości;

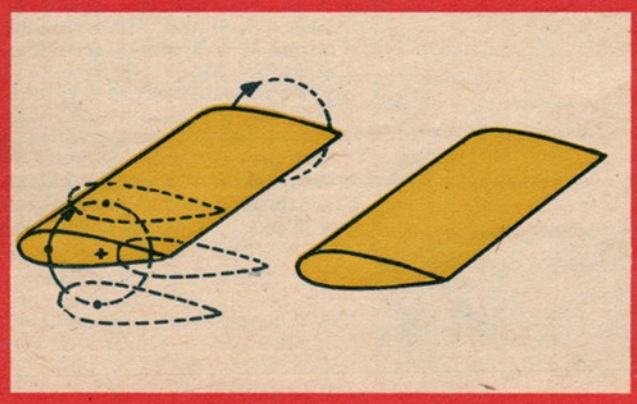
— zwiększenie ogólnej sprawności pojazdów mechanicznych;
— budowanie lekkich konstrukcji elementów nośnych i napędów.
— ułatwienie swobodnego poruszania się pojazdów nad wodami i w powietrzu;
— budowanie pojazdów mechanicznych o większych rozmiarach (co w warunkach drogowych jest ograniczone);
— budowanie pojazdów nie wymagających dużego rozbiegu i dobiegu w czasie startu i lądowania.

Szczególne korzyści może dać budowa latających łodzi z napędem falowym. W tym przypadku napęd falowy mógłby być wykorzystany zarówno pod wodą jak również na powierzchni wody. W tego rodzaju łodziach powierzchnię nośną stanowiłyby kabiny wyposażone w napęd falowy. Łodzie z napędem falowym byłyby zdolne poruszać się również po płytkich wodach i z łatwością mogłyby wychodzić do lotu nad lądem.

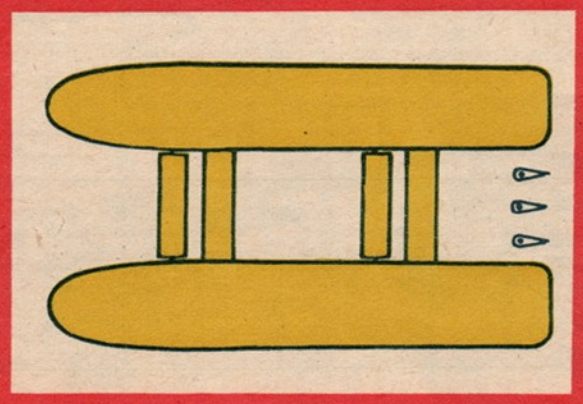
Przyszłe pojazdy mechaniczne o napędzie falowym będą miały inne kształty i wymiary w porównaniu z obecnymi samochodami i samolotami. Zakłada się, że w niektórych przypadkach pojazdy mechaniczne z napędem falowym będą także wyposażane w normalny napęd kołowy. Przy rozwijaniu dużej prędkości włączany będzie jednak napęd falowy, po czym pojazd oderwie się od ziemi. W odróżnieniu od znanych poduszkowców nowy pojazd nie będzie się unosił przy pomocy poduszki powietrznej lecz dzięki sile nośnej wytworzonej przez śmigło falowe. Pojazd z napędem falowym znajduje się jeszcze w początkowym stadium rozwoju, jednak z chwilą praktycznego zrealizowania projektu znajdzie zastosowanie w wielu dziedzinach życia.

**inż. EUGENIUSZ OSTROWIECKI**

Schemat działania napędu falowego: z lewej — śmigło ruchome (obrotowe), z prawej — stałe.



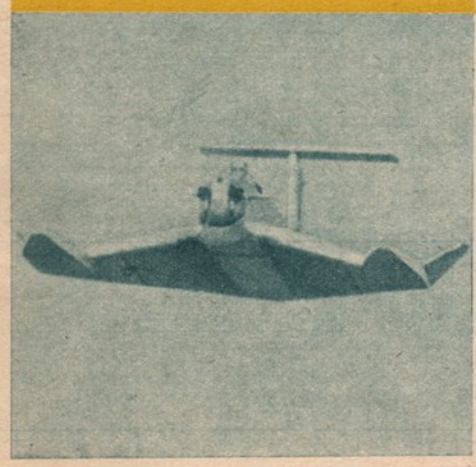
Układ latającej łodzi z dwoma śmigłami falowymi, służącymi również do napędu pojazdu płynącego pod wodą i na wodzie.

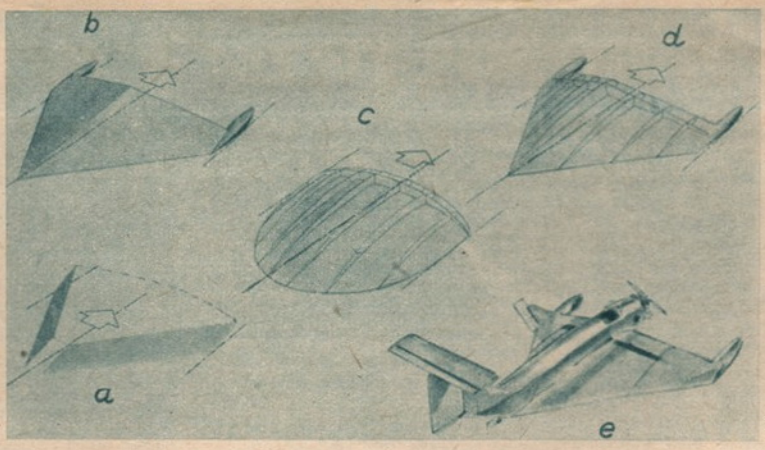






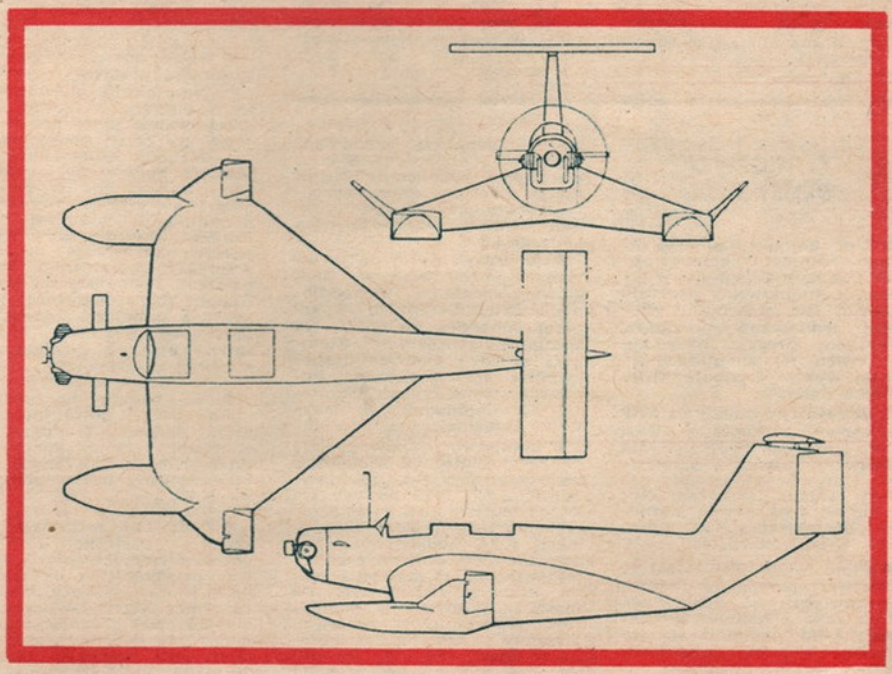

WYŻEJ I NIŻEJ: Prototyp X—112 podczas prób. Widoczny jest niski lot na poduszce powietrznej oraz właściwy lot na większej wysokości (w tej fazie prototyp wykazywał niestateczność podłużną).



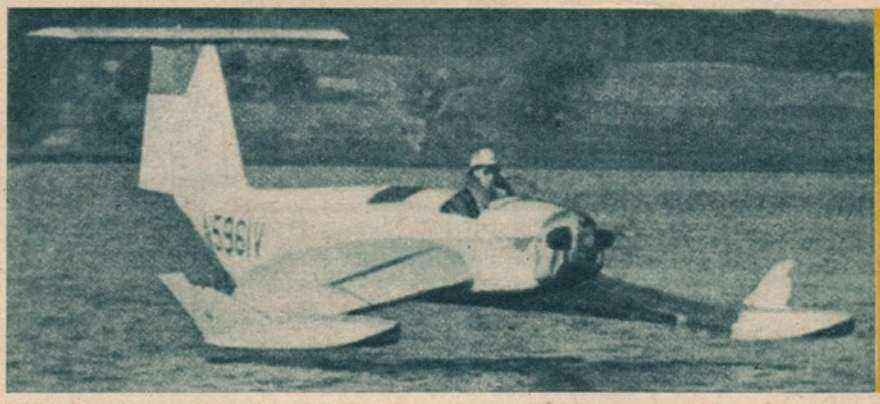



Innym pojazdem przyszłości może być opracowywany obecnie statek uskrzydlony będący połączeniem wodolotu z poduszkowcem powietrznym. Ma on być bardziej ekonomiczny niż wodolot. Zamieszczone obok ilustracje pokazują zasadę konstrukcji oraz fragmenty prób prototypu tego nowego pojazdu pływająco-latającego.

**WYŻEJ:** Etapy rozwojowe statku uskrzydlonego: a — łódź dwukadłubowa z płatem skośnym, b — płat delta z pływakami, c — płat półeliptyczny, d — najkorzystniejszy kształt płata, e — prototyp statku; małe powierzchnie sterowe z boków silnika służą do przeciwdziałania momentom od zespołu silnik - śmigło.

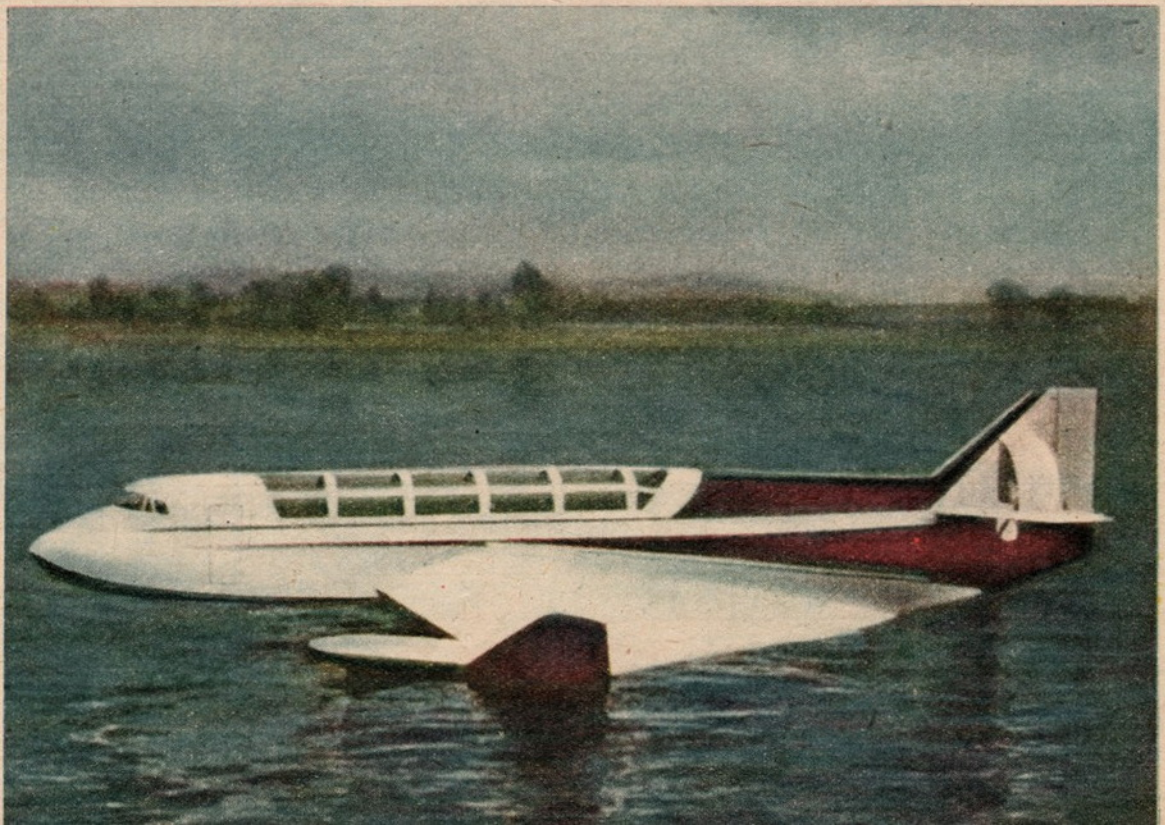


**Z PRAWEJ:** 2-miejscowy statek doświadczalny X-112. Rozpiętość — 4,26 m, długość — 7,62 m, pow. nośna — 10,2 m², wydłużenie — 1,7, ciężar własny — 170 kG, ciężar całkowity — 320 kG. Silnik 2-suwowy o mocy 25 KM przy 4 000 obr./min. Sterowanie typu lotniczego. Prędkość oderwania się od wody (statek przekształca się w samolot) — ok. 65 km/h. W locie tuż nad wodą (efekt poduszki) doskonałość pojazdu wynosi 20—25.



**Z LEWEJ:** Prototyp X-112 konstrukcji dr. A. Lippischa w locie na poduszce powietrznej.

**PONIŻEJ.** Makieta dużego statku uskrzydlonego „River Bus", budowanego w oparciu o próby prototypu X-112. Układ ze śmigłem pchającym umieszczonym w pierścieniu tunelowym.



**W uznaniu pionierskich zasług w dziedzinie pasażerskich lotów polarnych, Skandynawskie Linie Lotnicze SAS otrzymały — jako pierwsze na świecie linie i zarazem towarzystwo komunikacji powietrznej — nagrodę im. Krzysztofa Kolumba, ufundowaną przez Genuę, rodzinne miasto sławnego żeglarza. Nagroda ta ma charakter nagrody Nobla w zakresie komunikacji powietrznej.**
Foto: SAS

## LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Lot** bojowy amerykańskiego samolotu bombowego B-52 z wyspy Guam do Wietnamu południowego kosztuje około 30 tys. dolarów. Wykonanie jednorazowych lotów bojowych przez wszystkie bombowce (30), znajdujące się na tej wyspie, kosztuje około miliona dolarów.

● **Dowództwo** lotnictwa NRF postanowiło zakupić w USA cztery Boeingi-707-320 C dla transportu wojska i materiałów. Tym samym porażkę poniosły zakłady Lockheed, które już od dość dawna starały się o dostarczenie NRF samolotów C-141 „Starlifter".

● **Flota** samolotów F-104J w lotnictwie japońskim będzie w przyszłym roku wynosić 230 sztuk. Jako ewentualnego następcę F-104 wymienia się dla Japonii wersję rozwojową F-104 — CL-1010.

● **Nowym** poligonem dla prób z rakietami kierowanymi dla marynarki wojennej w Australii jest Jervis Bay w Nowej Południowej Walii.

● **W ciągu** bieżącego roku Francuzi wypróbują na samolocie „Mirage IV" niektóre części aparatury nawigacyjnej przeznaczonej dla naddźwiękowego samolotu komunikacyjnego „Concorde". System sterowania „Concorde" jest już od pewnego czasu wypróbowywany na specjalnie w tym celu przebudowanym „Mirage 3B".

● **W dniach** od 13 do 16 lutego br. przebywał w USA główny inspektor zachodnioniemieckiej Luftwaffe — generał Johannes Steinhoff. Na specjalne zaproszenie Steinhoff zwiedził centralę dyspozycyjną amerykańskiego lotnictwa strategicznego (Strategic Air Command) w Maxwell, Alabama.

● **Lotnictwo** holenderskie będzie posiadać 105 samolotów amerykańskich F-5, 35 dwumiejscowych F-5B posłuży jako zastępstwo dla przestarzałych już T-33. 70 jednomiejscowych F-5A podzielonych będzie na dwie bojowe eskadry taktyczne po 18 maszyn i jedną eskadrę zwiadowczą (18 maszyn). Pozostałe 18 samolotów pozostanie w rezerwie. Maszyny te zostaną dostarczone w latach 1969—1971. Po tym terminie zostaną definitywnie wycofane samoloty F-84F, będące dotychczas w użyciu.

● **Lotnictwo** brazylijskie zamówiło dodatkowo w zakładach Lockheed 5 transportowych C-130E „Hercules". Samolotów tego typu Brazylia posiada dotychczas pięć.

● **Podczas** swej podróży do Anglii (w marcu br.) inspektor zachodnioniemieckiej Luftwaffe generał Steinhoff ma zwiedzić zakłady konstruujące w kooperacji z Francuzami samolot Breguet — BAC „Jaguar". Ma to ścisły związek z koniecznością zastąpienia używanego dotychczas w NRF Fiata G-91 nowszym typem samolotu szturmowego. Nie potwierdzone wieści głoszą, że Francja i Anglia zaproponowałyby Niemcom zachodnim udział w produkcji „Jaguara", pod warunkiem zapotrzebowania tego rodzaju maszyn.

## KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Węgierskie** towarzystwo komunikacji powietrznej MALEV eksploatuje obecnie szlaki powietrzne o łącznej długości prawie 29 000 km wobec 14 000 km przed sześcioma laty. Dochody osiągnięte przez MALEV były w ub. r. cztery razy większe niż w r. 1960. Węgry zawarły już umowy o komunikacji lotniczej z 30 krajami. Obecnie samoloty 16 państw utrzymują łączność pomiędzy zagranicą i Budapesztem. Począwszy od br., w Budapeszcie lądować będą również samoloty francuskich linii „Air France", brytyjskich BEA i zachodnioniemieckiej „Lufthansy".

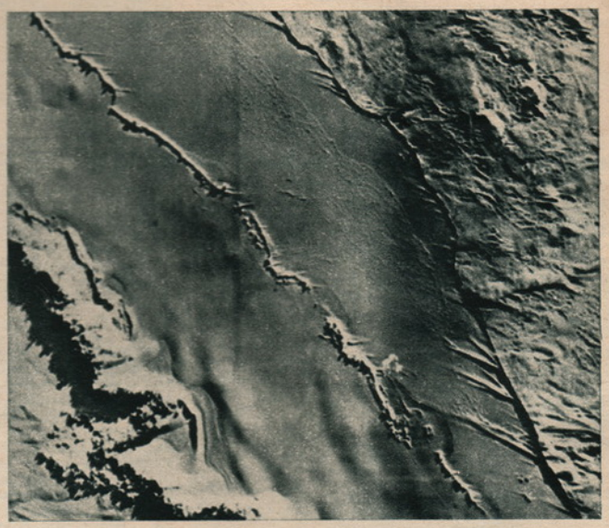
● **Na wiosnę** br. uruchomiona będzie nowa linia lotnicza łącząca Leningrad ze stolicami krajów skandynawskich. Nowy szlak powietrzny utrzymywany będzie przez linie SAS.

● **Podpisane** zostało w Moskwie radziecko-nigeryjskie porozumienie lotnicze w sprawie uruchomienia regularnej linii, która połączy Moskwę ze stolicą Nigerii — Lagos. Na nowym szlaku, który uruchomiony ma być na wiosnę br., latać będą samoloty radzieckie Il-18. ZSRR otrzymał ponadto prawo dokonywania przelotów nad Nigerią.

● **Zakończono** już w Bułgarii budowę nowego lotniska w Burgas, z pasem startowym długości 2,6 km, przystosowanym do przyjmowania ciężkich maszyn oraz nowym dworcem lotniczym. W trakcie rozbudowy jest lotnisko w Warnie, powstają nowe lotniska w Ruse i Haskowo. Do roku 1970 zakończona ma też być całkowicie modernizacja i rozbudowa centralnego portu lotniczego w Sofii.

● **Po pięcioletniej** przerwie wznowiono w USA prace badawcze nad budową samolotu o napędzie jądrowym, mogącego się utrzymać w powietrzu przez 6 tygodni lub dłużej. NASA zakomunikowała, że jej specjaliści rozpatrują obecnie możliwości użycia silników jądrowych w olbrzymim transportowcu C-5A, którego pierwszy prototyp ma być gotów w przyszłym roku. Przed 5 laty badania przerwano z powodu trudności w opracowaniu osłon antyradiacyjnych dla załogi i z powodu braku wystarczająco wielkich samolotów, które mogłyby unieść jądrowy zespół napędowy.

● **Odbyła** się specjalna narada ministrów transportu Francji, NRF i W. Brytanii, poświęcona sprawie budowy specjalnego śmigłowca, który przewoziłby 250—300 pasażerów. Koszty budowy takiego śmigłowca, który pełniłby w Europie zachodniej rolę autobusu powietrznego, byłyby rozdzielone pomiędzy te trzy kraje.



**Tak wygląda z lotu ptaka geograficzny Biegun Północny. Punkt ten położony jest na nierównym, pofałdowanym terenie, stanowiącym w wielu fragmentach zwały lodu. Nad tym pustynnym obszarem w ciągu ostatnich 10 lat samoloty linii SAS przeleciały aż 2 100 razy między Europą i Dalekim Wschodem.**

**Foto: SAS**

## RÓŻNE

● **Ze względów** osobistych, jak podało czasopismo „Aero-Revue" ze stycznia br., ustąpił ze swego stanowiska dr Dominik Weibel, przewodniczący zarządu głównego Aeroklubu Szwajcarii. Dr Weibel piastował swe funkcje od czerwca 1962 roku, wkładając w rozwój szwajcarskiego lotnictwa sportowego wiele aktywnej pracy. Tym bardziej jego ustąpienie nosi posmak sensacji. Nowym przewodniczącym został Roland Troillet, dotychczasowy sekretarz generalny.

● **W Bern** (Szwajcaria) odbyła się konferencja, z udziałem przedstawicieli władz lotnictwa komunikacyjnego, sportowego i szwajcarskiego klubu alpejskiego, na której delegat tego ostatniego — prof. Grosjean — przedstawił plan ograniczenia lotów nad Alpami, drogą utworzenia tzw. „cichych stref". Ponieważ plan prof. Grosjeana obejmuje... niemal całe Alpy szwajcarskie, spotkał się z ostrą opozycją przedstawicieli aeroklubu Szwajcarii. Spór trwa, wiadomo jednak już, że w formie przedstawionej plan ten nie będzie mógł być zrealizowany.

● **Licencję** pilota zawodowego, jako pierwsza kobieta w północnych rejonach NRF, uzyskała 27-letnia Elisabeth Friske. Kurs teoretyczny i szkolenie praktyczne pani Friske zdała na samych piątkach zadziwiając instruktorów niebywałymi zdolnościami. Elisabeth jest matką kilkorga dzieci, zaś jej drugi zawód — to gospodyni domowa.

● **Nastąpiła** fuzja dwóch amerykańskich koncernów — Douglas i McDonnell, produkujących sprzęt lotniczy, rakietowy i kosmiczny. Będzie to obecnie największe przedsiębiorstwo prywatne na świecie w tej dziedzinie. Nowe zakłady, noszące nazwę „Douglas-McDonnell Corporation", zatrudnią 120 tysięcy osób.

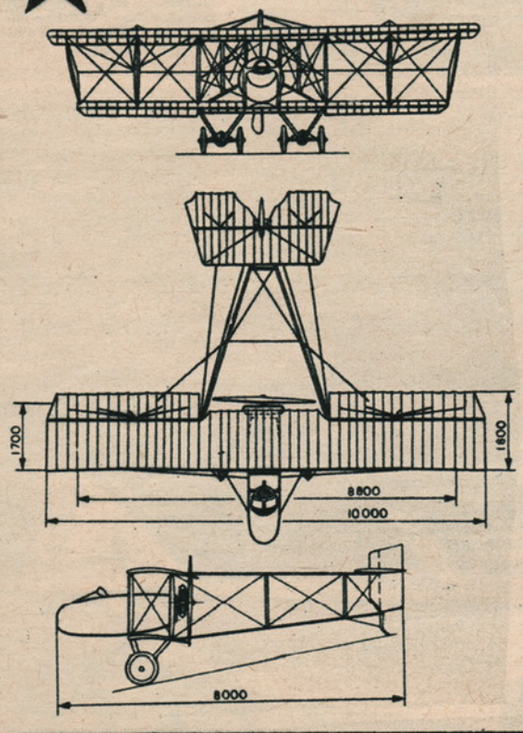
● **W marcu** ub. r. powstało w Anglii Brytyjskie Stowarzyszenie Lekarzy — Pilotów (British Medical Pilots Association), liczące 110 członków. Członkiem towarzystwa może zostać lekarz medycyny, dentysta lub weterynarz posiadający licencję samolotową, szybowcową lub śmigłowcową. Zadaniem Stowarzyszenia, m. in., ma być prowadzenie wśród pilotów akcji informacyjnej o szkodliwościach i wpływie nadużywania leków uspokajających, alkoholu oraz palenia tytoniu. (w. j.)

## POLONICA

● **Wielu** inżynierów i naukowców, pracujących za granicą w fabrykach i instytutach lotniczych, jest pochodzenia polskiego. Inż. Frank Lewicki jest aerodynamikiem u Boeinga i należał do zespołu, który skonstruował 500-osobowy samolot B-747. Inż. Ted Bielawski jest szefem ekipy nadzorującej próby pojazdu księżycowego „Apollo". Stanley Kowal jest jednym z czołowych konstruktorów sztucznych satelitów „Geos". Członkiem zespołu produkującego rakiety kosmiczne w Tarzana jest inż. Niesłuchowski. Ray Okonski jest dyrektorem stworzonego przez siebie wydziału usług specjalnych w koncernie Michigan Dynamics. Jednym z kandydatów na astronautów jest kpt. lotnictwa Lawrence Smulczyński. Inżynierowie Casimir Laskowski i Robert Sielski są naczelnymi projektantami kolei jednoszynowej, która ma połączyć lotniska O'Hara i Midway w Chicago. W laboratorium badawczym koncernu Boeing w Pasadena pracuje 18 inżynierów polskiego pochodzenia.

## 50 LOTNICTWO KRAJU RAD

### P-IV bis




Jtów szkolnych, widyoryginalnych samolodnym z najbardziej wanych na lotniskach ćwiczebnych młodego lotnictwa radzieckiego, był dwupłatowy P—IV bis, zbudowany w roku 1920. Jego twórcą był zdolny konstruktor lotniczy A. A. Porochowszczykow, sam pilot, aktywnie latający bojowo. Oprócz P—IV bis zbudował on parę innych typów maszyn, świetnie nadających się do celów szkoleniowych. Były to samoloty lekkie, proste w konstrukcji i łatwe w pilotażu.

Samolot P—IV bis był budowany seryjnie. W ciągu krótkiego czasu zbudowano ich 40 sztuk. W odróżnieniu od poprzednich typów, P—IV bis posiadał śmigło ciągnące, a nie pchające, zaś siedzenia instruktora i ucznia usytuowane były nie w tandem lecz obok siebie.

Samoloty Porochowszczykowa P—IV, P—IV bis, P—VI i P—VI bis miały silniki Rhone o mocy 80 KM. Maszyny te używane były do celów szkoleniowych aż do roku 1923, kiedy zaczęto stosować jako sprzęt standardowy samoloty U—1. Warto nadmienić, że Porochowszczykow był jednym z organizatorów pierwszych radzieckich aeroklubów.

# Nowości małego lotnictwa

Największym wydarzeniem, można śmiało powiedzieć, ostatnich miesięcy był rozpisany międzynarodowy konkurs na projekt i wykonanie kartonowego modelu latającego. Przypadek bez precedensu w historii małego lotnictwa. Poważne pismo amerykańskie „Scientific American" ogłosiło w końcu ubiegłego roku konkurs dla wszystkich o tematyce na pozór bardzo dziecinnej. Nagrodą był raczej symboliczny puchar, ale materiał zebrany przez redakcję być może przyda się zakładom naukowym — tak przynajmniej twierdzą organizatorzy. Stosunkowo krótki termin konkursu, do 31 stycznia, zawęził na pewno liczbę uczestników. Jednym z warunków konkursu był minimalny czas lotu wynoszący 15 s. Po otrzymaniu szerszych wiadomości nie omieszkamy poinformować naszych Czytelników o wynikach niezwykłego konkursu.

■

Jak wiadomo, tegoroczne mistrzostwa świata modeli latających odbędą się w końcu lata w Czechosłowacji. Z tej okazji władze małego lotnictwa w CSRS opracowały specjalną odznakę mistrzostw, którą reprodukujemy obok dzięki uprzejmości redakcji „Modelar" z bratniej Republiki.

■

Tegoroczne wydanie brytyjskiego rocznika modelarskiego „Aeromodeller Annual" sprawiło zawód licznym entuzjastom tego rodzaju publikacji. Nikłe zestawienie planów, wcale nie najciekawszych, słabiutkie artykuły i obrazki niemieckich samolotów minionej wojny uzupełniają wyjątkowo nieudany rocznik małego lotnictwa. A przecież wieloletnia tradycja naprawdę doskonałych roczników brytyjskich powinna wpływać raczej na ich wzlot niż upadek.

■

Budowa mikromodeli nie znajduje ciągle zbyt wielu zwolenników mimo istnienia klubów specjalistycznych, takich na przykład jak National Indoor Model Airplane Society w USA. Na ostatnich mistrzostwach świata w Debreczynie na Węgrzech w roku 1966 zawody rozgrywano w auli uniwersytetu im. Kossutha. Najbliższe mistrzostwa odbędą się w roku 1968 w Rzymie. Tu modele startować będą w wielkiej hali Pałacu Sportu. Przypomnieć warto, że w Europie do najlepszych w kategorii mikromodeli zalicza się Finów, Węgrów i Niemców.

■

Tradycyjne zawody o „Puchar Lazurowego Wybrzeża — 1966" odbyły się 4 grudnia w Nicei. Zawody zeszłoroczne zorganizowano po raz osiemnasty w kategorii modeli z napędem gumowym tak zwanych małych form. Najlepszy wynik uzyskał paryżanin A. Landeau — 454 s. w kategorii seniorów i C. Andreis — 279 s. w kategorii juniorów.

■

W dalszym ciągu na liście rekordów międzynarodowych utrzymuje się wynik Rumuna Stefana Purice w kategorii modeli śmigłowców napędzanych silnikiem mechanicznym, wynoszący 3 godziny 12 minut i ustanowiony w roku 1965. Również z tego roku nie pobito rekordu Rosjanina A. Wiktorczyka, którego model śmigłowca uzyskał prędkość 25 km/h. Na razie nic nie wskazuje, że wymienione osiągnięcia mogą zostać przekroczone — po prostu dlatego, iż na zawodach w dalszym ciągu dominują modele klasyczne nieśmiertelnych kategorii latających, wyłącznie do maksimum, ale regulaminowego.

■

W naszym wydawnictwie (WKiŁ) trwają prace nad przygotowaniem dwóch książek pod wspólnym tytułem „Zdalne kierowanie modeli". Tom pierwszy (przygotowywany obecnie do druku) zawiera między innymi opis budowy kompletnej aparatury kierującej, zasady projektowania i pilotażu modeli wszelkiego rodzaju, plany radiomodeli oraz przegląd najlepszych radiomodeli świata, Tom drugi, znajdujący się już w druku, przyniesie bogaty materiał dotyczący techniki zdalnego kierowania z uwzględnieniem najnowszych kierunków — kierowania proporcjonalnego. Książkę uzupełnia przegląd schematów najlepszych aparatur oraz aparatur użytkowanych w kraju. Autorem obu książek jest dobrze znany naszym Czytelnikom inż. Janusz Wojciechowski.

**P. E.**

# BUDUJEMY RADIOMODEL SZYBOWCA • FOKA •

4)

inż. WIESŁAW SCHIER

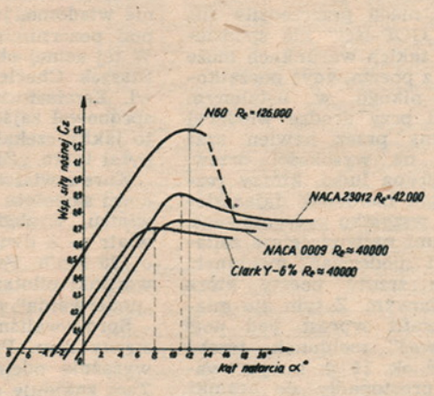
PROFILE typu Eppler'a, teoretycznie dużo lepsze od profili „klasycznych", nadają się specjalnie do modeli zdalnie kierowanych, wyposażonych w trymer steru wysokości. Do profilu zasadniczego dobieramy profil końcowy, który oprócz tego, że musi mieć dobre osiągi przy niskich liczbach Reynoldsa, powinien mieć szereg innych właściwości niezbędnych dla zapewnienia modelowi dostatecznej stateczności podłużnej. Wymaga się przede wszystkim, a raczej możliwie — najmniejszej niestateczności (mały moment własny) oraz łagodnego przebiegu „przeciągnięcia" po przekroczeniu krytycznego (maksymalnego kąta natarcia). Warunki te spełniają cienkie profile symetryczne (typu NACA 0009) oraz bardzo cienkie profile płaskowypukłe, takie jak 6% Clark Y, a spośród grubszych — profili NACA 23012. Na rysunku 1 pokazana jest zależność współczynnika siły nośnej od kąta natarcia dla wspomnianych trzech profili przy Re = 40 000, co odpowiada warunkom pracy silnie zbieżnego skrzydła szybowcowego, w porównaniu z typową (dla średnich warunków) charakterystyką 12% profilu zasadniczego N60 sporządzoną dla Re = 126 000.

Jeżeli profilem zasadniczym ma być profil odznaczający się dobrymi właściwościami również i przy niskich liczbach Reynoldsa, wówczas oczywiście skrzydło będzie miało profil jednakowy bez zwichrzenia aerodynamicznego. Stosuje się w tym przypadku jedynie zwichrzenie geometryczne.

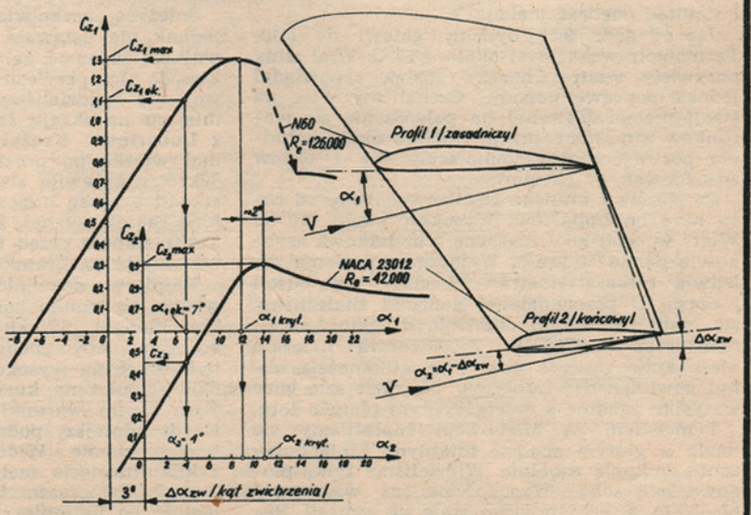
Zależnie od przyjętego profilu zasadniczego i końcowego dobieramy odpowiedni kąt zwichrzenia profilu końcowego. Zwichrzenie to, nazywane geometrycznym, polega na tym, że profil końcowy ma mniejszy kąt nastawienia niż profil zasadniczy. Jest ono niezbędne dla zapewnienia prawidłowej pracy skrzydła w pełnym zakresie kątów natarcia z przeciągnięciem włącznie. Konieczność stosowania takich zwichrzeń wynika już choćby z prostego zestawienia charakterystyk profili zasadniczego i końcowego. Gdyby te dwa profile były ustawione pod tym samym kątem, wówczas na profilu końcowym, ze względu na dużo niższy maksymalny współczynnik siły nośnej, oderwanie strug spowodowane przekroczeniem kąta krytycznego nastąpiłoby o kilka stopni wcześniej niż dla profilu zasadniczego. Spowodowałoby to nie zawsze jednakową dla obu końców skrzydła utratę siły nośnej i stateczności poprzecznej, a model mógłby wejść w korkociąg. Aby temu zapobiec, należy zmniejszyć kąt nastawienia profilu końcowego o tyle, aby przeciągnięcie końcówek następowało nie przed, a 1—2° po oderwaniu w części centralnej. Ma to również ogromne znaczenie dla skuteczności lotek — jeżeli model jest sterowany również przy ich pomocy.

Teoretyczne uzasadnienie konieczności stosowania zwichrzenia profilu końcowego wyjaśnia rysunek 1, na przykładzie profilu N60 jako zasadniczego i profilu NACA 23012 jako końcowego. Z rysunku tego wynika również, że podczas gdy profil zasadniczy pracuje na ekonomicznym kącie natarcia 7°, to kąt natarcia profilu końcowego (przy zwichrzeniu równym 3°) wynosi 4°.

DALSZY CIĄG NASTĄPI




Rys. 1




Rys. 2

# LOTNICZA AKCJA GOP

3

Podporucznik Aleksander Bryl (z lewej) i podporucznik Jan Dzienkowski uzgadniają nawigatorski plan lotu

Odtąd, w celu zapewnienia stałej dwustronnej łączności sztabu akcji z grupami ochronno-propagandowymi w terenie, został zorganizowany system „łowów", jak nazwał go żartobliwie Janek Dzienkowski. Najpierw rzucało się „przynętę" — była to poczta dla GOP, a później wyciągało się „rybę" — meldunek do Sztabu. Należy przyznać, że system ten funkcjonował na ogół sprawnie. Początkowo były przypadki zrywania linki z kotwiczką, lecz zaradzono temu zamieniając ją na stalową. Skomplikowało to z kolei zwijanie liny na bęben. Praktycznie trzeba było ją po prostu ściągnąć rękami do kabiny samolotu. Lina plątała się między nogami i należało bardzo uważać, aby nie zablokowała systemu sterowania. Często trzeba było zdejmować rękawice i obmarzniętą stalową linę chwytać gołymi rękami. W ten właśnie sposób bardzo poważnego odmrożenia obu dłoni doznał Janek Dzienkowski. Dłonie zamieniły się w sine poduszki. Nie mógł nimi nic chwycić. Musiano go nawet karmić jak małe dziecko. Początkowo nie przyznawał się do tego odmrożenia. Chciał koniecznie dalej latać. Kiedy zgłosił się do lekarza, ten przeraził się stanem odmrożenia i natychmiast skierował go do szpitala w w Lublinie.

Odejście Janka osłabiło poważnie grupę nawigatorów. Był on najbardziej doświadczonym i aktywnym „łowcą meldunków". Pozostało nas trzech: Olek, Stefan i ja. Latališmy prawie każdego dnia, jak tylko pozwalały na to warunki atmosferyczne. Najczęściej latałem z lejtenantem Orłowem, który podejmował zawsze trudniejsze trasy i zadania.

Była niedziela 12 stycznia 1947 roku. Za tydzień wybory. Akcja przedwyborcza wkraczała w ostatnią kulminacyjną fazę. Trzeba było pilnie dostarczyć pewne materiały grupie stacjonującej w wiosce w okolicach Lubartowa i stamtąd odebrać meldunek.

Już od godz. 9.00 byliśmy gotowi do lotu. Termometr wskazywał około —20°C. Wiał silny porywisty wiatr. Chorąży Misiak zapowiadał jednak poprawę pogody. Czekaliśmy więc na stacji meteorologicznej na polepszenie się warunków atmosferycznych. Dopiero około południa porywy wiatru zmniejszyły się i Orłow zdecydował: — „Lecim".

Po starcie z lotniska Dęblin wzięliśmy od razu kurs na Lubartów. Wysokość około 100 m. Wiatr w ogon gnał maszynę z dodatkową szybkością ponad 50 km/h. Widoczność pozioma zaledwie kilkaset metrów. Lecimy wg busoli i czasu. O przewidzianej godzinie znaleźliśmy się nad pierwszym kontrolnym punktem — miasteczka MICHÓW. Z Michowa należało nieznacznie zmienić kurs i za kilkanaście minut powinien być Lubartów. Na razie szło więc wszystko zgodnie z nawigacyjnym planem lotu.

Tymczasem za Michowem znaleźliśmy się nagle w gęstym opadzie śnieżnym. Linia horyzontu zniknęła zupełnie. Widzieliśmy tylko pionowo pod sobą. Wysokościomierz wskazywał 60—80 m, a teren przecież stale się wznosił. Regulamin służby nawigatorskiej wyraźnie i jednoznacznie określał, że w takich warunkach nie można na samolocie Po-2 kontynuować lotu. Trzeba zawracać. Lejtenant Orłow podjął jednak inną decyzję: Oni czekają, lecimy dalej.

Zwyciężyło poczucie odpowiedzialności za wykonanie zadania. Zaufaliśmy w pełni swoim umiejętnościom.

Śnieżyca stawała się coraz gwałtowniejsza. Porywy wiatru zaczęły się zwiększać. Samolot z trudem utrzymywał wysokość i kurs. Wskazówka wariometru i zakrętomierza drgała niespokojnie, jakby ostrzegając nas przed dalszym ryzykiem lotu. Ręka pilota, czuła na każde drgnięcia maszyny, reagowała momentalnie na wszystkie przechyły, zwisy i przepadania. Samolot uparcie zdążał do celu w kierunku południowo-wschodnim. Czy jednak to był kurs prawdziwy? Nie miałem żadnych możliwości określenia szybkości i kierunku wiatru, a obliczenia dokonane na podstawie komunikatu meteorologicznego stacji dęblińskiej straciły w tej wichurze swój sens. Lecieliśmy po prostu „na wyczucie", licząc na znajomość rejonu lotu i rozpoznanie miasteczka Lubartów. Lubartowa jednakże nie mogliśmy się doczekać. Minęło już przeszło 10 minut od obliczonego czasu przelotu nad oczekiwanym punktem kontrolnym, skąd należało wziąć kurs na północ, aby wzdłuż szosy do Radzynia dolecieć do wyznaczonego celu, oddalonego kilkanaście kilometrów od miasteczka.

Kiedy straciłem właściwie już nadzieję na odszukanie Lubartowa, nagle pod skrzydłem samolotu na tle śnieżnej bieli ujrzałem smugę szarego, ciemnego dymu. To dymił pociąg zdążający w kierunku północnym. Przecięliśmy prawdopodobnie linię kolejową Lublin-Łuków, lecz w jakim miejscu? Zdecydowałem skręcić na północ wzdłuż toru. Decyzja okazała się trafna. Po kilku minutach lotu rozpoznałem Lubartów. Zbawienny pociąg znajdował się na szlaku między Lublinem a Lubartowem. Mogliśmy mówić o szczęściu.

Śnieżyca, aczkolwiek nieco przerzedziła się, jednak nie ustawała. „GOP-iści" nie spodziewali się zapewne, że w takich warunkach może ktoś do nich przylecieć z pocztą, gdyż początkowo nie widzieliśmy nikogo w ustalonym miejscu na skraju lasu przy drodze wiodącej z Lubartowa. Krążyliśmy przez pewien czas nad wioską po prostu na wysokości drzew. Wkrótce pojawiła się grupa ludzi, którzy rozstawili bramkę i zaczepili meldunek dając zieloną rakietą sygnał, że wszystko przygotowane. Teraz stanęło przed nami najtrudniejsze zadanie: wyjść na bramkę i „poderwać" meldunek.

Najpierw dokonałem zrzutu poczty, która wisiała na zamku bombowym. Z tym nie miałem kłopotu. Worek trafił wprost pod nogi adresata. Aby „poderwać" meldunek, trzeba było zejść na wysokość ok. 10 m i wyprowadzić samolot na kurs prostopadły do bramki. Tym razem warunki były szczególnie trudne. Każdy silniejszy podmuch mógł rzucić samolotem o ziemię. Widoczność była fatalna. Już z kilkudziesięciu metrów bramka znikała nam z oczu. Tymczasem trzeba było odejść na odległość co najmniej 200 m, aby wyprowadzić samolot na kurs i zniżyć lot. Na ziemi domyślali się, że mamy trudności ze znalezieniem bramki. Nie wiem skąd się tam nagle znalazła dymiąca pochodnia. Dość, że jeden z żołnierzy trzymał na jakimś kiju coś bardzo dymiącego, z czego wydostawały się kłęby czarnego dymu. Stał on przy bramce, określając w ten sposób dokładne jej położenie. Początkowo ucieszyliśmy się tym pomysłem. Szybko jednak okazało się, że dym zamiast pomóc uniemożliwia nam wprost wykonanie zadania.

Na bramkę zachodziło się z kursem dokładnie pod wiatr. Zmniejszało to szybkość samolotu względem ziemi o szybkość wiatru oraz nie dawało żadnego znoszenia w bok. Tym jednak razem oznaczało to jednocześnie lot pod sypiący śnieg i pod dym. Kiedy w pierwszej próbie wzięliśmy kurs na bramkę zniżając lot do wysokości drzew, w pewnym momencie straciliśmy zupełnie widoczność. W kabinie zrobiło się ciemno. Niemiłosiernie drażniący dym zatkał nam nosy i przez okulary ochronne dobrał się do oczu. Że w tej sytuacji nie zwaliliśmy się na ziemię, do której brakowało przecież zaledwie kilku metrów, zawdzięczać możemy tylko opanowaniu pilota, który szybko wyrwał maszynę w górę ponad korony drzew, ponad ten przeklęty dym.

Sytuacja stała się paradoksalna. Tamci na ziemi, chcąc nam dopomóc w wykonaniu zadania, dymili coraz lepiej. Ciemny dym zmieszany z gęsto padającym śniegiem wydawał się jeszcze czarniejszy. Snuł się szeroką smugą w kierunku wioski, skąd przybywało coraz więcej gapiów, no i prawdopodobnie tego niefortunnego smolnego paliwa. Nie mając innej łączności, jak tylko możliwość odpowiedniego gestykulowania rękami, nie mogliśmy im przekazać, że to ich dymienie to nic innego jak przysłowiowa „niedźwiedzia przysługa". Wszystkie gesty i wymachiwania rękami rozumieli widocznie, że jeszcze za mało dymu, że żądamy więcej dymu.

Orłow był jednak uparty. „Musimy ten meldunek odebrać" — powtarzał przez awiofon. Chciał już lądować na polach przy szosie. Odradziłem mu jednak, gdyż to równało się w najlepszym przypadku połamaniem samolotu i ugrzęźnięciem w jakiejś zaspie. Zresztą lądowania były zabronione. Zaśnieżone pola pod Lubartowem nie wyglądały zachęcająco i nigdy nie wiadomo, jaki kopiec lub dół mógł kryć się pod pozornie równą powierzchnią śniegu. — W tej samej okolicy połamał przecież podwozie Staszek Charlężak — przypomniałem Orłowowi. Zamiast lądowania doradziłem mu, aby spróbował zajść na bramkę z wiatrem. Pilot na to jakby czekał:— „Złapiesz meldunek?" — zapytał tylko. „Złapię" — odpowiedziałem krótko.

Kurs z wiatrem w ogon oznaczał wzrost szybkości samolotu w stosunku do ziemi o szybkość wiatru, względem szybkości przy kursie pod wiatr — o dwie szybkości wiatru, czyli prawie o 120 km/h. Pogarszało to oczywiście poważnie warunki pilotażu przede wszystkim możliwości „poderwania" meldunku.

Spróbowaliśmy. Zachodzimy tym razem od strony lasu. Przed nami na tle śnieżnej bieli wyraźnie odcina się granica ciemnego dymu. Tam znajduje się cel. Tam czeka na „poderwanie" meldunek dowódcy grupy ochronno-propagandowej porucznika Henryka Celińskiego, który jeszcze dziś musi być dostarczony do sztabu akcji GOP. Schodzimy coraz niżej. Czarno-biała linia rozgraniczenia dymu i śniegu zbliża się z szybkością około 50 m/sek. Bramki jeszcze nie widać. Pilot szuka i wypatruje jej, i nagle krzyknął: — pozor, jest! Jeszcze bardziej przycisnął maszynę do ziemi i teraz już mkniemy wprost na bramkę. Wychyliłem się z kabiny

samolotu prawie do pasa i zawisłem na prawej burcie. Straszny ziąb przeniknął przez futrzaną kurtkę, pilotkę i maskę, w zgrabiałej dłoni trzymam kotwiczkę przywiązaną do stalowej kilkudziesięciometrowej linki. W takich chwilach nie czuje się jednak dwudziestostopniowego mrozu i powierza pędzącego z szybkością stukilkudziesięciu kilometrów na godzinę. Cała uwaga i myśl skupiła się wokół jednego — kiedy wyrzucić kotwiczkę?

Dotychczas robiłem to w momencie, gdy bramka ukazała się na przedniej krawędzi dolnego skrzydła. Wiedziałem, że przy większej szybkości trzeba to zrobić wcześniej, lecz czy to wystarcza? Spojrzałem na wysokościomierz w kabinie pilota. Wskazywał zero metrów. Faktycznie oceniłem, że jesteśmy powyżej 15 m nad ziemią. Za wysoko — pomyślałem — linka nie dosięgnie. Nie było już jednak czasu na żadne poprawki. Bramka wskoczyła pod kadłub samolotu i w tym momencie wyrzuciłem do tyłu, za skrzydło, kotwiczkę. Pęd powietrza porwał ją gwałtownie, szarpnął i zdawało się, że rzuci na ster wysokości. W tej samej chwili stanął mi przed oczami obraz walącego się samolotu wprost na tę dymiącą pochodnię, na grupę stojących ludzi. Słyszałem już trzask łamiących się skrzydeł, krzyki i wołania. Z zawrotną szybkością przemknęły mi w pamięci przeżycia dalsze i bliższe, gdy nagle wyrwał mnie z tego głos pilota:

— Nu, kak pojmał?

Drgnąłem. Rzeczywiście, kotwiczka szczęśliwie ominęła ster wysokości i nie dotknąwszy bramki wisiała teraz z tyłu za samolotem na wyciągniętej stalowej lince. Grupa ludzi stała na swoim miejscu. Pochodnia, zdaje się, że już mniej dymiła.

— Nie udało się — odpowiedziałem — spróbujemy jeszcze raz .

Wyjaśniłem później pilotowi, że złożyły się na to dwie przyczyny: byliśmy za wysoko i kotwiczka jest dla tej prędkości za lekka — po prostu za mało opada.

— Zejdę niżej — odpowiedział pilot — spróbuj tym razem złapać.

Wiedziałem, że nie wystarczy tu samo obniżenie wysokości lotu, trzeba jednocześnie dodatkowo obciążyć kotwiczkę. Lecz czym? Miałem tylko w kabinie mapnik i suwak nawigacyjny. Jedno i drugie nie nadawało się.

— Jesteś już gotów? — zapytał pilot, kiedy dostrzegł, że ściągnąłem już linkę z kotwiczką z powrotem do kabiny.

— Zaczekaj, jeszcze tylko obciążę kotwiczkę, jest za lekka — odpowiedziałem i w tej chwili wpadłem na pomysł, że można to zrobić przy użyciu drążka sterowego z mojej kabiny i korby od bębna, której i tak się nie wykorzystuje. Gorzej było z przywiązaniem tych części do kotwiczki. Próbowałem to najpierw przy pomocy chusteczki, która okazała się jednak za krótka. Sama zaś lina stalowa była zbyt sztywna i nie można było zrobić z niej odpowiedniej pętli. Zanosiło się więc na to, że nic nie wyjdzie z dodatkowego obciążenia. Ostatecznie jednak udało mi się przymocować drążek i korbę do linki z kotwiczką za pomocą szala, który zdjąłem z szyi. W ten sposób przygotowaliśmy się do kolejnego „ataku" na bramkę.

Śnieg sypał nieprzerwanie. Wiatr nie ustawał. Wydawało się, że ci na ziemi zwątpili już częściowo w powodzenie naszej akcji, gdyż niektórzy wracali już do wioski. Pochodnia dymiła coraz słabiej. Bramka z meldunkiem stała jednak na dotychczasowym miejscu. Wystrzeliłem czerwoną rakietę dając znak, że ponownie „atakujemy".

Lejtenant Orłow „przydusił" odważnie maszynę do ziemi. Mieliśmy chyba nie więcej jak 6—8 m wysokości. Obciążona kotwiczka, wyrzucona z nieco jeszcze większym wyprzedzeniem niż w pierwszym zejściu, wprost idealnie zaczepiła o linkę rozwieszoną na bramce. Wobec braku korby nie mogłem skorzystać z mechanizmu, więc ręcznie ściągnąłem meldunek do kabiny. Stalowa lina wyśliznęła się z rąk. Trzeba było zdjąć niewygodne rękawice i gołymi rękoma ciągnąć ją do kabiny. Byliśmy już daleko za Lubartowem, kiedy meldunek znalazł się w kabinie samolotu. Po godzinie oddałem go w sztabie akcji GOP w Dęblinie.

*

Wybory odbyły się za tydzień. Zakończyły się wielkim zwycięstwem Bloku Stronnictw Demokratycznych. Żołnierze grup ochronno-propagandowych powrócili do koszar z poczuciem dobrze wykonanego zadania. Podporucznik nawigator Jan Dzienkowski długo jeszcze leczył odmrożone dłonie w lubelskim szpitalu wojskowym.

**płk nawig. mgr CZESŁAW GAGAJEK**

# WIETNAMSCY PILOCI

WYSOKIE rozłożyste drzewa przesłaniają budynek sztabu i gmach wydziału szkoleniowego. Z pobliskiego lotniska dolatuje przytłumiony huk silników odrzutowych. Niebo poprzecinane białymi smugami — to samoloty, przelatujące na znacznej wysokości, pozostawiły ślady. Tu, w słynnej radzieckiej uczelni lotniczej — którą kończyli ongiś tacy znani piloci-bohaterowie, jak Mariesjew, Sorokin, kosmonauta Komarow — kształcą się obecnie wietnamscy lotnicy.

Dowódca eskadry kapitan Nguen Ay Dong, porucznik Hoang Kan i podporucznik Ngo Szi Ngi chodzą wspólnie na zajęcia. Kapitan jest dobrym pilotem, lata na różnych typach samolotów, cieszy się autorytetem zarówno u przełożonych jak i podwładnych.

— Jestem w wojsku już dwadzieścia lat — opowiada Nguen Ay Dong. — Byłem piechurem w armii Ruchu Oporu, walczyłem z kolonizatorami francuskimi. Potem zostałem pilotem, a teraz znów biorę udział w walkach. Nienawidzę wojny, ale dopóki obcy interwenci depczą naszą ziemię, nie złożę broni.

O swoim życiu mówi ze smutkiem:

— Ożeniłem się późno. Dzieci — córka i syn — są jeszcze małe. Nie mam czasu nacieszyć się nimi. Teraz ewakuowano je w bezpieczny rejon. Dom rodzinny Amerykanie zbombardowali. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego lotnictwo agresora ponosi coraz dotkliwsze straty. W Wietnamie latamy na samolotach radzieckich. A w tej uczelni zdobywamy nowy zasób wiedzy, uczymy się latać na naddźwiękowych nosicielach rakiet.

Podporucznik Ngo Szi Ngi jest prawie dwa razy młodszy od swego dowódcy. Zawsze spokojny, opanowany, z uwagą słucha wskazówek przełożonych. Dotychczas nie brał jeszcze udziału w walkach powietrznych.

— Z niecierpliwością oczekuję zakończenia okresu szkolenia — powiedział on i równocześnie wyjaśnił: — Chcę jak najszybciej włączyć się w wir walki. Przedtem chciałbym jeszcze wpaść na chwilę do domu i zobaczyć syna. Jeszcze go nie widziałem. Urodził się, gdy byłem na froncie. Teraz ma dziewięć miesięcy.

Prawie wszyscy piloci eskadry Nguen Ay Donga nauczyli się latać w tej właśnie uczelni radzieckiej. Niektórzy z nich, jak na przykład porucznik Hoan Kan, uczestniczyli już w walkach powietrznych, zdobyli doświadczenie a teraz wrócili, aby opanować nowy, doskonały sprzęt.

...Potężny huk targnął powietrzem i naddźwiękowy nosiciel rakiet wzbił się w przestworza. Jest to dwumiejscowy samolot szkolno-bojowy. W pierwszej kabinie — porucznik Nguen Wan Czi, a w drugiej — pilot instruktor oficer Władimir Michajłowicz Priwałow. Lot szkoleniowy poprzedzony został starannym treningiem na ziemi. Nguen Wan Czi i jego wietnamscy koledzy wielokrotnie „startowali" na „przechwycenie celu", po czym „wracali" na „macierzyste lotnisko". „Loty" wykonywali w specjalnej kabinie treningowej wyposażonej w pulpit sterowania i urządzenia matematyczne. Dzięki zastosowaniu skomplikowanych urządzeń technicznych oraz imitacji dźwięków pilot trenujący w takiej kabinie odnosi wrażenie, że wykonuje prawdziwy lot bojowy.

Pułkownik radziecki Piatnicki uczył z kolei oficerów wietnamskich zasad posługiwania się uzbrojeniem lotniczym, w szczególności użycia pocisków rakietowych. Przerabiając temat: „Zastosowanie bojowe pocisków rakietowych w walce powietrznej" pułkownik podkreślał, że współczesna walka powietrzna jest niezwykle dynamiczna, wymaga od pilota błyskawicznej orientacji i szybkich, samodzielnych decyzji. O tym należy pamiętać podczas każdego treningu, a zwłaszcza w czasie wykonywania lotów szkoleniowych.

Podczas gdy porucznik Nguen Wan Czi z instruktorem Władimirem Priwałowem wykonywali zadanie w powietrzu, drugi instruktor — Nikołaj Wasiliewicz Zadirickin pokazał reporterowi list otrzymany z Wietnamu od byłego ucznia porucznika Nguen Wan Min. Pisze on, że uczestniczy już w walkach powietrznych, a jego koledzy porucznicy Ngy i Byeu, którzy również przeszkalali się w tej szkole, zestrzelili już po jednym samolocie amerykańskim...

Srebrzysta maszyna łagodnie dotknęła kołami betonowego pasa. Z kabiny wysiedli piloci Nguen Wan Czi i Władimir Priwałow. Obaj w ubiorach wysokościowych i hełmach szczelnych, do złudzenia przypominających ubiory kosmonautów.

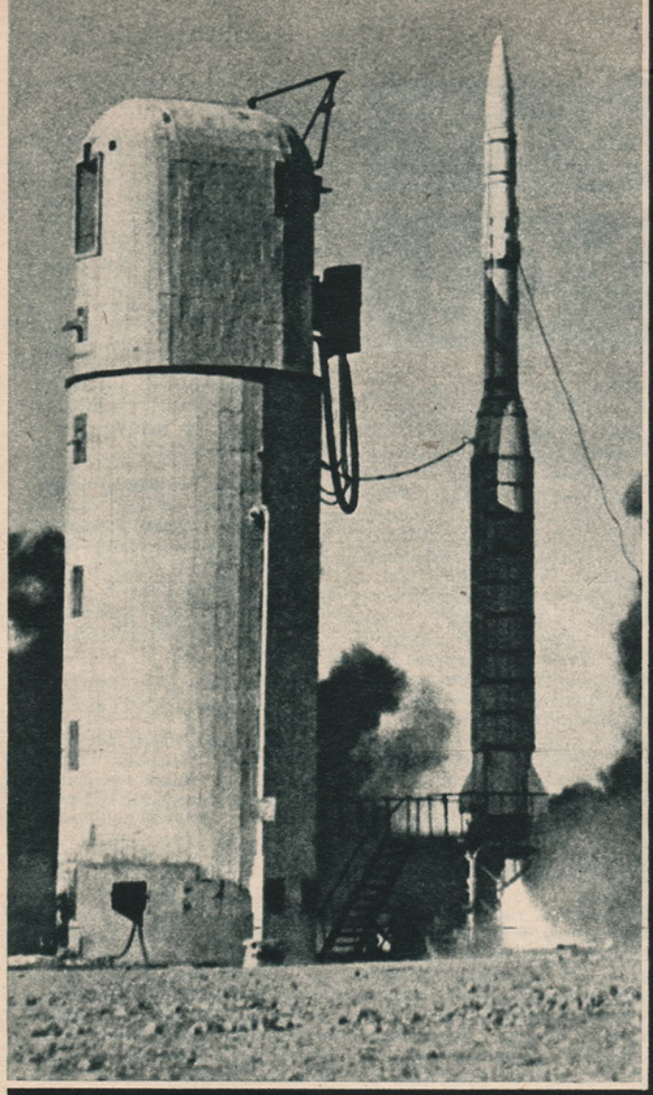
— Dziś lataliście dobrze — pochwalił instruktor ucznia.

— Służę narodowi wietnamskiemu! — odrzekł Nguen Wan Czi i dodał cicho: — Dziękuję, towarzyszu instruktorze.

W szkole na każdym kroku można dostrzec objawy serdecznej więzi braterstwa łączącej lotników wietnamskich z ich radzieckimi kolegami. Jest tu muzeum z upominkami z Wietnamu, jest gazetka ścienna „Drużba" wydawana w językach wietnamskim i rosyjskim. Wykładowcy i instruktorzy radzieccy — wierni internacjonalistycznym ideom Wielkiego Października — z pełnym poświęceniem przekazują lotnikom wietnamskim posiadaną wiedzę, dzielą się doświadczeniami, uczą ich sztuki zwyciężania.

Oprac. **L. H.**

**Po prawej: grupa pilotów północnowietnamskich w drodze na lotnisko. Poniżej — praktyczne zajęcia przy naddźwiękowych samolotach myśliwskich typu MiG—21.**



# DWA DIADEMY

NOWY satelita francuski D.1 C o pięknej nazwie „Diadème" wyrzucony został dnia 9 lutego, a dnia 15 lutego z ośrodka w Hammaguir na Saharze wystartował bliźniaczy satelita D. 1 D albo „Diadème-II". Satelity umieszczono na orbicie ziemskiej przy pomocy wypróbowanej trzystopniowej rakiety nośnej typu „Diamant". Nowe satelity należą do serii mikroksiężyców przeznaczonych do badań naukowych — konkretnie służą geodezji.

Są to stosunkowo małe obiekty. Przy średnicy kadłuba wynoszącej 50 cm i wysokości 20 cm masa ich równa się 22,7 kg, z czego konstrukcja pochłania 6,5 kg, wyposażenie elektroniczne 5,4 kg, przewody 2,0 kg, anteny 1,0 kg. ogniwa fotoelektryczne 3,1 kg, czujniki 0,15 kg oraz wyposażenie dodatkowe 4,75 kg. Przy okazji warto przypomnieć, że pierwszy satelita z serii D (D 1 „A-Diapason") miał masę 19 kg i wyrzucony został akurat rok temu dnia 17 lutego, również z ośrodka na Saharze.

Satelita D. 1 C ma kształt cylindryczny. Na wysięgnikach tworzących cztery rozkładane prostokątne płaszczyzny umieszczone są 2 304 ogniwa fotoelektryczne zasilające baterie niklowokadmowe o pojemności 3,5 Ah. Szerokość płaszczyzn wynosi 21 cm. W centralnej części płaszczyzn umieszczono 144 reflektory odbijające wiązki promieni laserowych wysyłanych ze stacji naziemnych. Uzupełnieniem wyposażenia zewnętrznego są cztery anteny urządzenia telemetrycznego (136 i 150 MHz) o długości 75 cm każda. Na osi satelity umieszczono jeszcze jedną antenę umożliwiającą emisję sygnałów o częstotliwości 400 MHz.

Głównym zadaniem satelitów geodezyjnych są dokładne pomiary poszczególnych odległości dokonywane przy pomocy promieni laserowych z trzech ośrodków: Stephanion, Saint Michel de Provence — (Francja), i Colomb Bèchar (Algier). Wyrzucone w jednym czasie wiązki promieni i odbite od reflektorów satelity pozwolą na bardzo dokładne pomiary geodezyjne. Impuls świetlny o mocy 30 megawatów wyzwalany jest w ciągu 1/30 000 s.

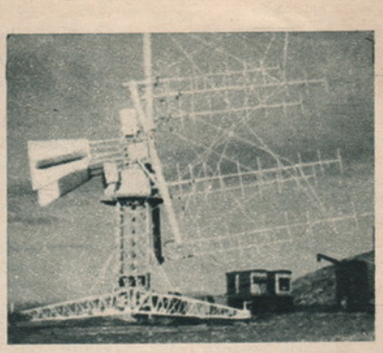
Oprócz pomiarów geodezyjnych satelity wykorzystane zostaną do pomiaru efektu Dopplera, prowadzonego również przez trzy wspomniane wyżej stacje naziemne plus stacja w Koryncie (Grecja).

Tory lotu satelitów są śledzone i fotografowane przez obserwatorium w Nicei. Jak wynika z pierwszych doniesień, satelita D. 1 C nie osiągnął zamierzonej wysokości 1800 km (apogeum wyniosło o 300 km mniej), stąd też nie wszystkie zamierzenia pomiarowe będą mogły być zrealizowane. Dla satelity D.1 C perigeum wynosić miało 580 km, a czas okrążenia globu ziemskiego 109,48 min. Dla D. 1 D perigeum wynosić powinno 635 km, apogeum 1500 km. a czas obiegu Ziemi 107,90 min. Kąt nachylenia orbity dwóch satelitów względem płaszczyzny równika wynosi 40 stopni.

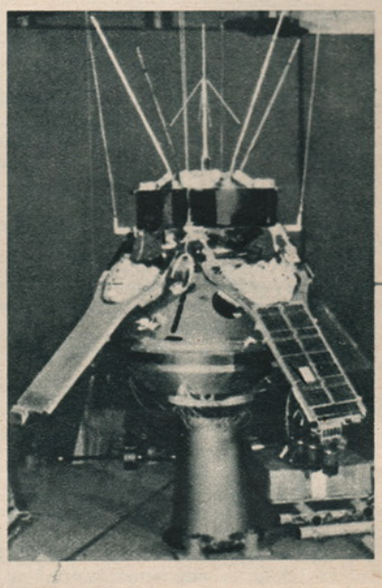
Satelita D. 1 zbudowany został w narodowym centrum badań kosmicznych (CNES) pod kierunkiem dyrektora centrum Jean Pierre Causse. Satelity najnowsze skonstruowano w centrum kosmicznym w Bretigny. Projektantem jest A. Adamy, a kierownikiem zespołu Xavier Namy. Kierownikiem programu „Diademów" jest J. de Lamare, a twórcą systemu pomiarów geodezyjnych Jean Kovalevsky.

W związku z umieszczeniem dwóch nowych satelitów naukowych przez uczonych francuskich zwrócić wypada uwagę na stale wzrastającą aktywność francuskiej techniki rakietowej. Wiadomo powszechnie, że w niedługim czasie nastąpi wodowanie francuskiego atomowego okrętu podwodnego, który ma być wyposażony we własnej konstrukcji i budowy rakiety (podobne w działaniu do „Polarisów" amerykańskich). Wiadomo również o podpisaniu szeregu umów o współpracy w dziedzinie techniki rakietowej i kosmicznej z różnymi państwami. Francuskie rakiety badawcze i meteorologiczne często wymieniane są w komunikatach prasowych donoszących o startach w Szwecji, Brazylii czy Indii. „Diademy" uświetniły na pewno osiągnięcia nauki francuskiej.

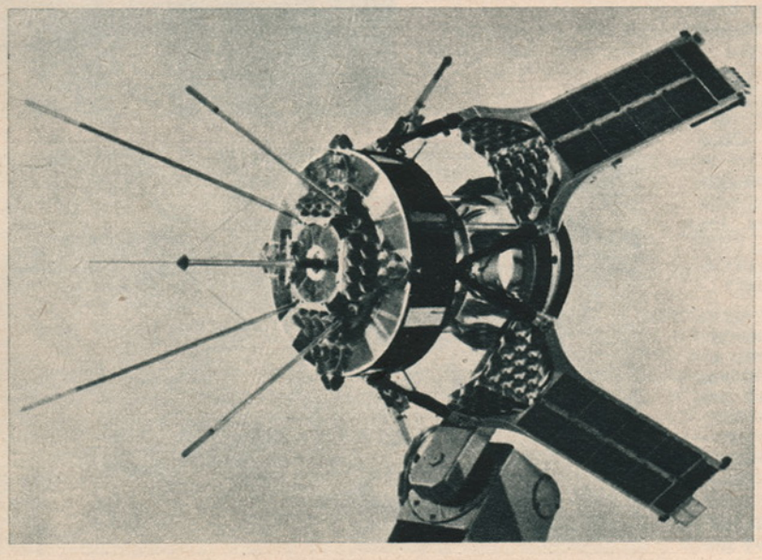
**P. E.**

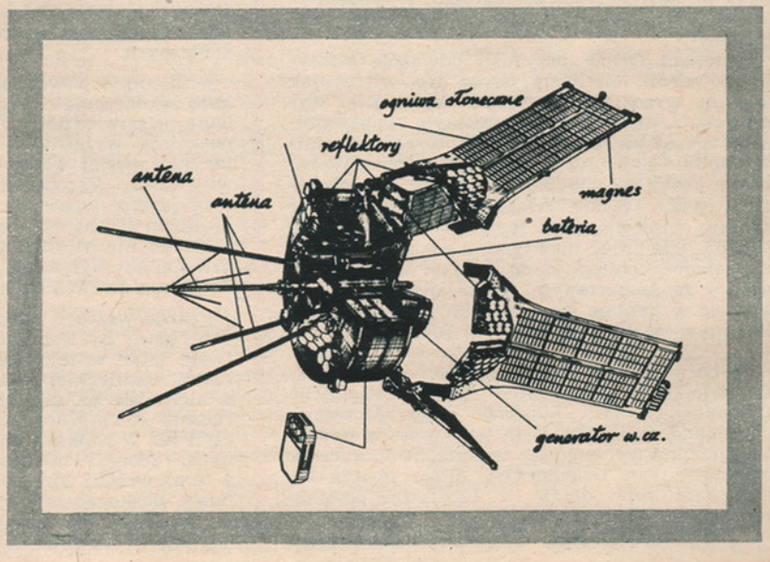


**Antena IRIS w ośrodku Stephanion**



**D. 1. C. przy montażu w Bretigny.**





# ARYTMOGRAF

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 2 | 6 |
| 7 | 8 | 9 | 7 | 10 | 4 | 11 |
| 10 | 11 | 2 | 12 | 9 | 7 | 13 |
| 3 | 8 | 14 | 1 | 15 | 13 | 7 |
| 1 | 7 | 16 | 17 | 9 | 8 | 14 |

Po odgadnięciu znaczeń poniższych wyrazów w miejsce liczb wpisać litery pamiętając, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Następnie litery przenieść do diagramu i rzędami poziomymi odczytać rozwiązanie.

**Znaczenia wyrazów:** A—zwycięzył w klasie standard na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Orle (1966 rok): 17 — 16 — 1 — 17 — 10; B — może nastąpić podczas lotu kilku szybowców w chmurach: 3 — 4 — 8 — 5 — 3 — 8 — 9 — 7 — 8; C — lina zwisająca z kosza balonu, ułatwiająca lądowanie: 6 — 11 — 8 — 13 — 3 — 17 — 10; D — ojczyzna pilotów-samobójców z czasów ostatniej wojny, zwana „krajem kwitnącej wiśni": 14 — 10 — 1 — 2 — 9 — 7 — 10; E — skrzydło samolotu: 1 — 15 — 10 — 12.

Opracował **Edward Zytka**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 12 marca 1967 roku, rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Arytmograf".

## PROPONUJEMY SZKOŁĘ PODOFICERSKĄ

**Józef Piwowarski — Kraków.** Odpowiadając na list informujemy, że kandydat na pilota samolotów odrzutowych i w ogóle wszystkich samolotów i szybowców, musi legitymować się świadectwem dojrzałości lub uczęszczać do szkoły gwarantującej mu takie świadectwo. A więc musi to być liceum lub technikum. Dokładnych informacji o szkoleniu lotniczym może Kolega zasięgnąć na miejscu w Aeroklubie Krakowskim — Kraków, Lotnisko Czyżyny.

Jak jednak z listu wynika chęć zostania wojskowym pilotem samolotów nie idzie u Kolegi w parze z odpowiednim wykształceniem. Dlatego też, by służyć w wojsku i jednocześnie zdobyć zawód związany z lotnictwem (np. mechanik lotniczy), proponujemy starać się o przyjęcie do podoficerskiej szkoły zawodowej Wojsk Lotniczych.

Dla pełnej informacji o szkołach podoficerskich podajemy wykaz wszystkich szkół tego rodzaju, do których ostatnio Ministerstwo Obrony Narodowej ogłosiło rekrutację kandydatów. Są to podoficerskie szkoły zawodowe: im. Rodziny Nalazków; Wojsk Lotniczych, Marynarki Wojennej; Wojsk Łączności; Wojsk Radiotechnicznych; Wojsk Rakietowych i Artylerii; Wojsk Chemicznych; Wojsk Inżynieryjnych i Komunikacji; Służby Inżynieryjno-Budowlanej; Służby Samochodowej; Służby Uzbrojenia; Służb Kwatermistrzowskich; Służby Zdrowia; Wojsk Służby Wewnętrznej.

Do wymienionych tu podoficerskich szkół zawodowych mogą być przyjęci kandydaci w wieku przedpoborowym i poborowym urodzeni w latach 1944—1949. Do Podoficerskiej Szkoły Zawodowej im. Rodziny Nalazków przyjmowani są kandydaci urodzeni w latach 1949 i 1950.

Kandydaci ubiegający się o przyjęcie do jednej z podanych podoficerskich szkół zawodowych składają za pośrednictwem właściwego (według miejsca zamieszkania) powiatowego sztabu wojskowego (WKR) podania-ankiety adresowane do komendanta danej szkoły. Na podaniach kandydatów niepełnoletnich winna być wyrażona pisemna zgoda ustawowych opiekunów.

Termin składania podań do Podoficerskiej Szkoły Zawodowej im. Rodziny Nalazków upływa z dniem 31 maja 1967 r., do pozostałych szkół — 30 czerwca 1967 r.

POCZTA LOTNICZA

Bliższych, szczegółowych informacji o przyjęciu do podoficerskich szkół zawodowych udzielają wszystkie powiatowe sztaby wojskowe (WKR) oraz dowódcy jednostek wojskowych.

## TECHNIKUM LOTNICZE

**Krzysztof Gębicki — Kraków.** Lotnicze Zakłady Naukowe (dawne Technikum Budowy Silników Lotniczych) we Wrocławiu mieści w sobie: 5-letnie technikum dla absolwentów szkół podstawowych, 3-letnie technikum dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych oraz 3-letnią zasadniczą szkołę zawodową dla absolwentów szkół podstawowych. Wśród specjalności tych szkół istnieją m. in. specjalności — płatowcowa i budowy silników lotniczych.

Przy Lotniczych Zakładach Naukowych we Wrocławiu nie istnieje natomiast technikum zaoczne.

Poza LZN średnie techniczne wykształcenie lotnicze, jeśli chodzi o szkoły cywilne, można zdobyć w szkołach istniejących przy poszczególnych Wytwórniach Sprzętu Komunikacyjnego m. in. w Warszawie, Mielcu, Świdniku i Rzeszowie. Jednak i przy tych szkołach nie prowadzi się nauki zaocznie.

W sprawie szczegółowych informacji o warunkach przyjęć i nauki oraz o podręcznikach szkolnych należy zwracać się bezpośrednio do wspomnianych tu szkół. Adres LZN — Wrocław — Psie Pole, ul. Kielcowska 43-53.

Jeśli chodzi o odpowiedź na drugie pytanie — dlaczego „Skrzydlata" ukazuje się w sprzedaży dopiero w sobotę lub niedzielę a nie w piątek? — informujemy, iż sprawami kolportażu naszego tygodnika zajmuje się Przedsiębiorstwo Prasy i Wydawnictw Książkowych „Ruch". I do placówek tej instytucji należy zgłaszać pretensje w poruszonej tu sprawie. O ile wiemy, na opóźnianie dostaw numerów „Skrzydlatej" czasami wpływ mają tzw. obiektywne i niezależne czasami nawet od „Ruchu" przeszkody. Nie zwalnia to oczywiście tej instytucji od dokładania starań by tego rodzaju uwag było jak najmniej.

## „DART"

**Zygmunt Piegza — Gliwice.** Podajemy dane brytyjskiego szybowca Slingsby „Dart", który w r. 1965 zdobył nagrodę OSTIV na najlepszy szybowiec klasy standard: rozpiętość — 15 m, długość — 7,75 m wysokość — 1,48 m, powierzchnia nośna — 12,5 m², wydłużenie — 17,8, wznios — 2 st, ciężar własny — 220 kG, ciężar całkowity — 331 do 340 kG, obciążenie powierzchni — 26,5 do 27,2 kG/m², doskonałość maksymalna — 33 przy prędkości 80 km/h, minimalne opadanie — 0,69 m/s przy prędkości 74 km/h, maksymalna prędkość dopuszczalna — 220 km/h (w powietrzu spokojnym), — 145 km/h (w powietrzu burzliwym), maksymalna prędkość holowania za samolotem — 145 km/h.

Szybowiec może być zmontowany przez 3 osoby w czasie 1 min 50 s. Istnieje też wersja z płatem o rozpiętości 17 m i doskonałości powyżej 36. Szybowce „Dart", zarówno z płatem 15 m jak i 17 m, produkowane są z kołem wciąganym lub stałym. Szczegółowy opis szybowca „Dart" zamieściliśmy w numerze 39 „SP" z 1965 roku.

W sprawie danych pozostałych konstrukcji odsyłamy do roczników „Skrzydlatej", jako że „Poczta lotnicza" ma ograniczoną ilość miejsca w numerze.

## BUDUJEMY PODUSZKOWCE

**Zbigniew Gogaliński — Osiek Łużycki, pow. Zgorzelec.** Opis budowy i rysunki wykonawcze poduszkowca zamieściliśmy w „SP" nr 19 z 1962 r. Polecamy też książkę inż. A. Moldenhawera „Nie jeździ, nie lata, nie pływa", która niedawno ukazała się w sprzedaży.

## DANE I ZDJĘCIA SAMOLOTÓW

**Tadeusz Strączek — Kalwaria Zebrzydowska, Mieczysław Czupajło — Jarosław, Zbigniew Król — Sandomierz.** Zdjęcia i rysunki samolotu P-11C zamieszczaliśmy wielokrotnie w „SP". To samo dotyczy samolotów H. Migneta. Jeśli chodzi o samoloty minionej wojny to możemy odesłać tylko do roczników „SP" oraz książek (niestety niedostępnych już na rynku księgarskim): „Przegląd samolotów myśliwskich", „Przegląd samolotów bombowych" i „Samoloty świata". Niezależnie od tego zamierzamy powrócić do tego tematu w naszym tygodniku.

# ZBIERAMY ZNACZKI

*CZECHOSŁOWACJA.* Wydano tu serwis poświęcony badaniom przestrzeni kosmicznej. Seria składa się z 6 znaczków, z których dwa przedstawia nasza reprodukcja. Znaczek za 20 h przedstawia spotkanie w Kosmosie, za 30 h — odwrotną stronę Księżyca, za 60 h — pierwsze zdjęcie Marsa (1965 r.), za 80 h — miękkie lądowanie na Księżycu (1966 r.), za 1 Kcs — połączenia kosmiczne i za 1.20 Kcs — satelity komunikacyjne.

*KATAR.* Ukazała się tu seria 8 znaczków poświęcona amerykańskim lotom kosmicznym. Na znaczkach przedstawieni są kosmonauci James Lovell 15. V. 1962 (5 np), Thomas Stafford — 15. XII. 1963 (10 np), Allan Shepard — 5. V. 1961 (15 np), J. Glenn — 20. II. 1962 (20 np), M. S. Carpenter — 24. V. 1962 (30 np), W. M. Schirra — 3. IX. 1962 (40 np), V. I. Grissom — 21. VII. 1961 (50 np), L. G. Cooper — 15. V. 1962 (60 np). Na znaczkach obok podobizny kosmonauty znajdują się reprodukcje pojazdów kosmicznych, na których odbyli lot.

*ZAMBIA.* Z okazji zakończenia budowy międzynarodowego portu lotniczego w Lusaka wydano tu 2 znaczki za 6 d i 2 s 6 d, na których przedstawiono samoloty i budynki nowego portu.

*RAS AL KHAIMA.* Weszła tu do obiegu 8-znaczkowa seria „Astronauci". Na znaczkach o nominałach 25, 50, 75 p oraz 1, 2, 3, 4, 5 r. przedstawione są podobizny amerykańskich kosmonautów oraz kontury kabin, w których przebywali kosmonauci.

*BOGUSŁAW KUROWSKI*

# KSIĄŻKI, KTÓRE UKAŻĄ SIĘ W 1967 ROKU

**E. Chromy, W PUŁKU „WARSZAWA", Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej.**

Autorem pamiętnika jest pilot 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa" pułkownik Edward Chromy, który uczestniczył w działaniach bojowych pułku. Działania te są głównym tematem jego wspomnień.

**J. Zieleziński. BUDOWA SZYBOWCÓW (szkolenie szybowcowe). Wydawnictwa Komunikacji i Łączności.**

W książce omówiono zagadnienia związane z budową szybowców, a mianowicie: materiały używane do budowy szybowców, technologię i konstrukcję, wyposażenie szybowców itp. Praca przeznaczona jest dla kandydatów na pilotów szybowcowych, pilotów, drużyn lotniczych ZHP oraz instruktorów szybowcowych.


WKŁ

**WYDAWCA:**
**Wydawnictwa Komunikacji i Łączności**

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

**„SKRZYDLATA POLSKA"**

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

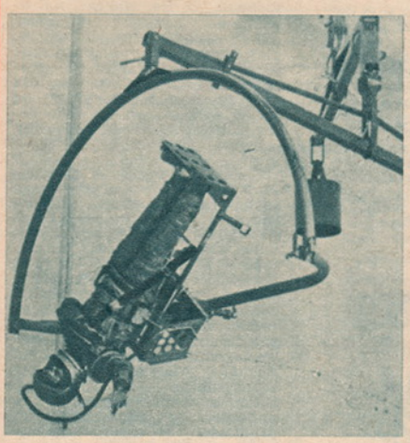
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

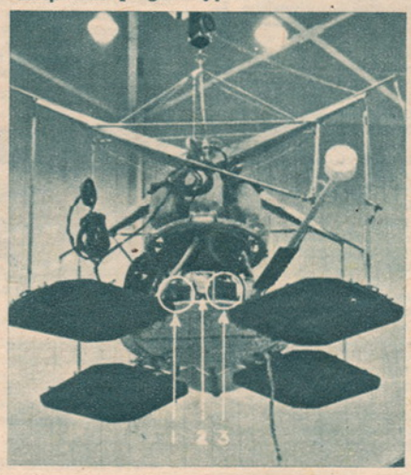
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk: Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 1469 T-56

# *RAKIETA PO ŚWIECIE*

## LUNAR — ORBITER



Rozmieszczenie elementów systemu nawigacyjnego w amerykańskiej sondzie „Lunar — Orbiter", która obiega Księżyc: 1 — stabilizator bezwładnościowy (inercyjny) lotu oraz fazy roboczej (fotografowanie Księżyca), 2 — czujnik gwiazdy Canopus, 3 — urządzenie programujące lot.



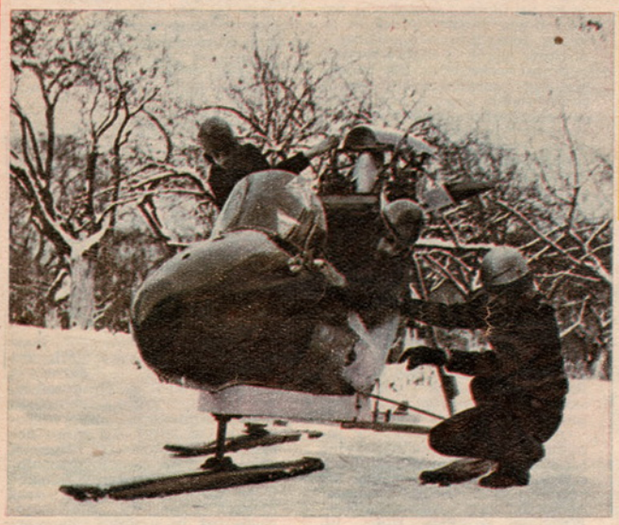
## TRENING ROBOTNIKÓW KOSMICZNYCH

Mimo tragicznych niepowodzeń opóźniających realizację programu „Apollo", Amerykanie intensywnie trenują przyszłe załogi statków kosmicznych i księżycowych. Na zdjęciu: nowe urządzenie zakładów Lockheed do treningów w wykonywaniu czynności robotczych w Kosmosie.

## PODUSZKOWIEC DLA KAŻDEGO

„Hoverbat", to pierwszy poduszkowiec sprzedawany w Anglii w postaci zestawu części do montażu amatorskiego. Konstrukcja z tworzyw sztucznych i sklejki. Ciężar części w zestawie — 45,5 kG. Cena zestawu bez silników — 68 f. szterl. Jednomiejscowy aparat ma długość — 3,04 m, szerokość — 1,83 m, wysokość — 1,22 m. Ciężar całkowity z 3 silnikami motocyklowymi: jeden (napędowy) Villiers 31 A (250 cm³) i dwa (nośne) Velocette Viceroy (2 × 250 cm³) wynosi 136 kG. Prędkość — 45 do 95 km/h, wysokość lotu — ok. 25 cm. „Hoverbat" spotkał się z dużym zainteresowaniem ze strony nabywców i przewiduje się nawet zorganizowanie w przyszłości specjalnych zawodów międzynarodowych.

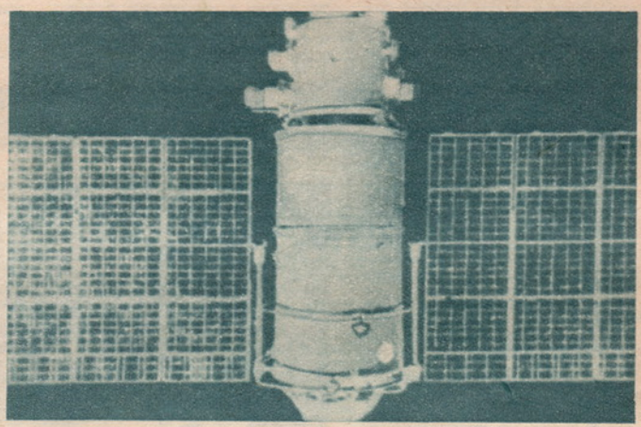
## AEROSANIE



Uczestnicy radzieckiej Stacji Młodych Techników we Lwowie zbudowali jednomiejscowe sanie z napędem śmigłowym rozwijające na śniegu prędkość do 60 km/h.

Foto: APN

## KOSMOS-122

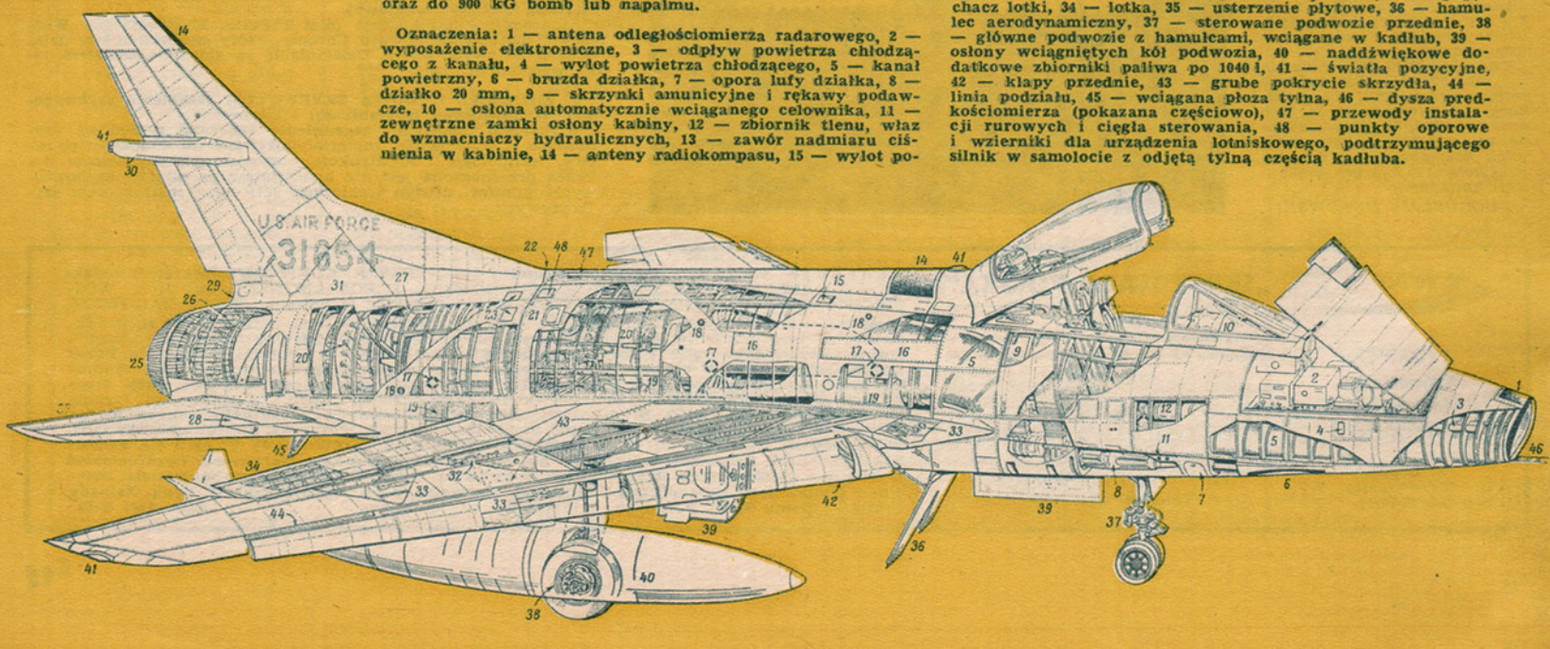


Tak wygląda radziecki satelita „Kosmos—122", przeznaczony do zadań meteorologicznych. Został on wprowadzony 25. VI. ub. r. na orbitę niemal kołową (perigeum — 625 km, apogeum — 650 km), nachyloną 65° względem płaszczyzny równika ziemskiego.

## SAMOLOT AGRESORÓW F-101 „SUPER-SABRE"

W uzupełnieniu kolekcji przekrojów perspektywicznych różnych samolotów zamieszczamy rysunek amerykańskiego 1-miejscowego samolotu myśliwskiego North—American F—101 „Super Sabre". W 1953 r. na samolocie tym był ustanowiony światowy rekord prędkości — 1 215 km. F—101 (w różnych wersjach) jest używany przez agresorów amerykańskich w walkach z partyzantami ludowymi w Południowym Wietnamie. Jest też na uzbrojeniu kilku krajów świata. Rozpiętość — 11,8 m, długość — 14,4 m, ciężar całkowity max. — 17,7 T, prędkość max. (na wys. 12 km) — 1 320 km/h, pułap — 16,5 km, zasięg max. — 3 500 km, rozbieg — 1 375 m, prędkość lądowania — 259 do 333 km/h. Uzbrojenie: 4 działka 20 mm oraz do 900 kG bomb lub napalmu.

Oznaczenia: 1 — antena odległościomierza radarowego, 2 — wyposażenie elektroniczne, 3 — odpływ powietrza chłodzącego z kanału, 4 — wylot powietrza chłodzącego, 5 — kanał powietrzny, 6 — bruzda działka, 7 — opora lufy działka, 8 — działko 20 mm, 9 — skrzynki amunicyjne i rękawy podawcze, 10 — osłona automatycznie wciąganego celownika, 11 — zewnętrzne zamki osłony kabiny, 12 — zbiornik tlenu, właz do wzmacniaczy hydraulicznych, 13 — zawór nadmiaru ciśnienia w kabinie, 14 — anteny radiokompasu, 15 — wylot powietrza, 16 — właz do wzmacniaczy hydraulicznych, 17 — wlew paliwa do zbiorników 1 320 l, 815 l i 1350 l, 18 — umasienie samolotu podczas napełniania paliwem, 19 — zbiornik paliwa, 20 — silnik odrzutowy J—57 o ciągu 5 300 kG (8 100 kG z dopalaczem), 21 — pobór powietrza ze sprężarki, 22 — podział kadłuba, 23 — dostęp do węzłów konstrukcyjnych, 24 — wtryskiwacze dopalacza, 25 — dysza o regulowanym przekroju, 26 — cylindry regulatora dyszy, 27 — tylne łoże silnika, 28 — miejsce układania spadochronu hamującego, 29 — zaczep spadochronu hamującego, 30 — zlew paliwa, 31 — właz do wzmacniacza hydraulicznego steru kierunku, 32 — wzmacniacz hydrauliczny lotek, 33 — popychacz lotki, 34 — lotka, 35 — usterzenie płytowe, 36 — hamulec aerodynamiczny, 37 — sterowane podwozie przednie, 38 — główne podwozie z hamulcami, wciągane w kadłub, 39 — osłony wciągniętych kół podwozia, 40 — naddźwiękowe dodatkowe zbiorniki paliwa po 1040 l, 41 — światła pozycyjne, 42 — klapy przednie, 43 — grube pokrycie skrzydła, 44 — linia podziału, 45 — wciągana płoza tylna, 46 — dysza przekościomierza (pokazana częściowo), 47 — przewody instalacji rurowych i cięgła sterowania, 48 — punkty oporowe i wzierniki dla urządzenia lotniskowego, podtrzymującego silnik w samolocie z odjętą tylną częścią kadłuba.



LOT
NOWINY

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

Nr 62 • MARZEC 1967

## PRAWIE PÓŁ MILIONA

TRADYCYJNYM zwyczajem Dyrekcja PLL LOT gościła przedstawicieli prasy krajowej i centralnej oraz radia i telewizji. O wynikach w pracy przewozowej w roku 1966 mówił dyrektor PLL LOT, inż. Jan Zwierzyński. I tak oto warto przypomnieć, że w roku ubiegłym nasze samoloty przewiozły ogółem 493 700 pasażerów, z tego w ruchu krajowym 284 900, a w zagranicznym 208 800 osób. W porównaniu do poprzedniego okresu ilość pasażerów wzrosła o 34 procent, w tym w ruchu krajowym o 33 procent, a w zagranicznym o 36 procent.

Ponad 20 000 pasażerów skorzystało z usług LOTu na trasach poza Polską, jak np. z Berlina do portów zachodniej Europy, z Aten do Wiednia i Kairu, na odcinku Bukareszt — Budapeszt. Największą popularnością cieszyła się linia Warszawa — Moskwa — Warszawa (21 000 pasażerów), a w kraju Warszawa — Wrocław — Warszawa (73 000 pasażerów). Łącznie w okresie powojennym PLL LOT przewiozły ogółem w ruchu krajowym ponad 2,6 miliona pasażerów, a w ruchu zagranicznym ponad milion pasażerów.

O 36 procent wzrosła ilość przewiezionych towarów. Ogółem w 1966 roku samoloty LOTu przetransportowały ponad 10000 ton rozmaitego rodzaju przesyłek. Jedną z poważniejszych akcji było przewiezienie w ciągu kilkunastu nocy 380 ton truskawek do krajów skandynawskich. Były to tak zwane rejsy czarterowe. Z lotów wynajętych skorzystało także 15 000 osób, udających się w grupach turystycznych do Rumunii, Bułgarii i Jugosławii.

Dostawa dziesięciu nowych samolotów turbośmigłowych typu An-24 oraz wprowadzenie do eksploatacji trzech nowych Iłów-18 pozwoliło na wycofanie z linii zagranicznych samolotów tłokowych, a z linii krajowych samolotów typu Li-2, które pozostały już tylko na odcinku między Poznaniem i Szczecinem, ze względu na warunki szczecińskiego lotniska. Tak więc w roku 1966 aż 82 procent pracy przewozowej wykonały samoloty turbośmigłowe (w roku 1965 — 67 procent). Nowy sprzęt latający pozwolił na zwiększenie częstotliwości rejsów w okresie letnim, np. do Brukseli z 2 do 3 tygodniowo, Moskwy z 3 do 7, Berlina z 7 do 12, Budapesztu z 6 do 9, Frankfurtu nad Menem z 2 do 3, Pragi z 4 do 5 oraz Helsinek z 1 do 2.

Plany na rok bieżący przewidują, że na liniach zagranicznych i krajowych przewieziemy ponad 580 000 pasażerów oraz ponad 11 000 ton przesyłek.

1967 – MIĘDZYNARODOWY ROK TURYSTYKI,
TURYSTYKA – PASZPORTEM POKOJU

## SERDECZNE ŻYCZENIA

Z LOTowskiego połączenia na trasie z Londynu przez Berlin do Warszawy skorzystała ostatnio nasza znakomita aktorka teatralna i filmowa — p. Beata Tyszkiewicz. Po przylocie na warszawskie Okęcie podzieliła się z nami wrażeniami ze swego lotu, które zamieszczamy na czwartej stronie „LOT Nowin". Z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet składamy na ręce p. Beaty Tyszkiewicz serdeczne życzenia dla wszystkich pasażerek LOTu, korzystających z naszych zagranicznych i krajowych połączeń. Życzymy wszelkiej pomyślności i przyjemnych podróży na pokładach samolotów LOTu.

## WYPOCZĘCI I ZADOWOLENI

PO dziesięciodniowych wczasach zimowych w Polsce powróciła do Paryża grupa 65 pracowników Zakładów Lotniczych „Nord Aviation". Zwiedzili oni Warszawę i Kraków, wypoczywali w Zakopanem, korzystając z tras narciarskich i szlaków turystycznych. Szczególnym zainteresowaniem naszych francuskich gości cieszyła się sztuka ludowa Podhala; zakupili na pamiątkę wiele góralskich wyrobów artystycznych.

Turyści z „Nord Aviation" podróżowali z Paryża do Warszawy i dalej do Krakowa samolotami PLL LOT, korzystając w drodze powrotnej z tych samych połączeń.

## GOŚĆ Z DALEKIEJ TURCJI

**Na warszawskim lotnisku Okęcie gościliśmy ostatnio ministra handlu Turcji, p. Sadika Tekin Müftüoglu. Przy okazji warto pamiętać, że samoloty PLL LOT w drodze z Warszawy do Bejrutu przelatują nad Turcją, a ich portem zapasowym (gdyby w Bejrucie była zła pogoda) jest Ankara.**

## FILM NA SZLAKACH LOTU

**„Paryż — Warszawa bez wizy" — to tytuł nowego polskiego filmu fabularnego, w którym wystąpią nasi popularni aktorzy teatru i filmu, m. in. Alicja Bobrowska, jako stewardessa, Pola Raksa i Mieczysław Kalenik jako kapitan LOTowskiego Ila-18. Reżyseruje Hieronim Przybył. Zdjęcia realizowane są m. in. na lotnisku Okęcie, a także w Kairze i Paryżu. Dużą pomocą służy PLL LOT, udostępniając filmowcom swój sprzęt. Prawdopodobnie jeszcze w tym roku ten ciekawy, przygodowy film wejdzie na ekrany.**

**Mieczysław Kalenik jako kapitan LOTowskiego Ila-18.**

**Alicja Bobrowska jako stewardessa LOTu.**

## ZNAKOMITA PODRÓŻ

**„Podróż była znakomita, stewardessy LOT-u przemiłe, jestem bardzo zadowolony" — napisał na odwrocie tego zdjęcia pasażer naszego Ila-18, p. Christoud, który przyleciał z Paryża do Warszawy. Dziękujemy za miłe słowa i zapewniamy, że uczynimy wszystko, aby nasi pasażerowie byli zawsze z LOT-u zadowoleni.**

## TURYŚCI Z BEJRUTU

**Z Bejrutu przybyła do Warszawy na pokładzie LOTowskiego Ila-18 duża grupa turystów libańskich. Nasi mili goście z południa byli bardzo zadowoleni z przyjemnej i wygodnej podróży i żywo interesowali się życiem i zabytkami stolicy.**

## UROKI LOTNISKA

**Z usług LOTu korzystają często dzieci i młodzież. Jest to dla nich okazja przeżycia jedynej w swoim rodzaju przygody, jaką jest lot na pokładzie szybkiego samolotu. Naszych młodych pasażerów pasjonuje także praca na lotnisku, starty i lądowania, odprawa pasażerów. Na naszym zdjęciu: Andrzej Kołamaga z Buska Zdroju wraz z opiekunami na warszawskim Okęciu.**

## MILION ZŁOTYCH

**CENNE oszczędności przynosi stały rozwój ruchu racjonalizatorskiego w PLL LOT. W roku ubiegłym pracownicy naszego przedsiębiorstwa zgłosili ogółem 48 wniosków racjonalizatorskich, 28 przyjęto do realizacji. Zastosowanie ich przyniosło naszemu przedsiębiorstwu ponad milion złotych oszczędności.**

**Poważną rolę w rozwoju ruchu racjonalizatorskiego w PLL LOT spełnia Klub Techniki i Racjonalizacji. W roku ubiegłym udzielił on 50 porad fachowych opracowującym wnioski racjonalizatorskie, urządził interesującą wystawę na temat rozwoju techniki i racjonalizacji w PLL LOT w latach 1960—65, zorganizował wycieczkę na Międzynarodowe Targi Poznańskie oraz wyjazd ośmiu LOTowskich specjalistów — inżynierów i techników — do Czechosłowackich Linii Lotniczych, aby zapoznali się oni z obsługą techniczną samolotów odrzutowych, gospodarką narzędziową itp. Trzy czwarte kosztów wycieczki pokryła Rada Zakładowa.**

**Duże znaczenie dla popularyzacji ruchu racjonalizatorskiego w PLL LOT miał także konkurs, którego plonem był szereg ciekawych i pożytecznych wniosków. Nagrody otrzymali: S. Jobs, H. Dubiński, C. Kosiorkiewicz i T. Kozłowski.**

## SPRZEDAŻ NA POKŁADZIE

W czasie rejsów zagranicznych pasażerowie PLL LOT mogą zaopatrzyć się na pokładach samolotów w rozmaitego rodzaju trunki oraz papierosy. Jest to bezcłowa sprzedaż za dewizy, prowadzona przez stewardessy. Wśród oferowanych napojów alkoholowych znajdują się wysokiej klasy trunki krajowe jak np. żubrówka, starka, winiak i czysta wyborowa oraz zagraniczne koniaki znanych firm.

Podobnie w poczekalni odlotowej Centralnego Portu Lotniczego na Okęciu w estetycznym stoisku „Baltony" pasażerowie zaopatrzyć się mogą w bogaty zestaw towarów po cenach bezcłowych. Są tu m. in. wyroby ludowe, bielizna, aparaty radiowe, elektryczne maszynki do golenia, zabawki.

Na naszym zdjęciu pani Janina Grzecznowska z Mediolanu kupuje ludowe lalki.

Dyżurne rezerwacji na warszawskim MDM-ie. Ciasno tu, a pracy zawsze dużo.

# Nasze gratulacje

Z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet pragniemy złożyć wszystkim naszym Paniom najserdeczniejsze życzenia — spełnienia pragnień osobistego szczęścia i zadowolenia z pracy zawodowej.

W Polskich Liniach Lotniczych LOT, zarówno w Warszawie jak i oddziałach krajowych, pracuje ogółem 800 kobiet. Spotkać je można niemal w każdym dziale naszego przedsiębiorstwa, w biurach, warsztatach, wśród personelu latającego, w oddziałach obsługi podróżnych.

Najbardziej „kobiecym" działem w PLL LOT jest Centralne Biuro Sprzedaży i Rezerwacji. Zatrudnia ono 115 kobiet na stanowiskach kasjerek, dyżurnych rezerwacji, w kalkulacji i przy obsłudze teleksów. Zastępcą kierownika oddziału rezerwacji jest także kobieta — Teresa Jeleńska.

105 kobiet pracuje w finansach i księgowości LOTu. Oddział stewardess, kierowany przez Julittę Kajser-Chodkiewicz, liczy obecnie 78 dziewcząt (przybędzie wkrótce około 20). 63 panie pracują w dziale obsługi pasażerskiej, w tym w recepcji zagranicznej — 32. Dodajmy, że kierownikiem oddziału PLL LOT w Rzeszowie jest Elżbieta Orłowska, działu socjalnego — Irena Jarmińska, kierownika działu księgowości zastępują Aleksandra Małecka i Ludwika Reydich, a kierownikiem oddziału paliw płynnych jest Irena Dąb-Kocioł.

LOTowska Liga Kobiet rozwija szeroką działalność społeczną, szkoląc kobiety na rozmaitego rodzaju kursach. Aktywistki naszej LK blisko współpracują także z dzielnicowym i warszawskim zarządem tej organizacji.

Na naszych zdjęciach przedstawiamy wyróżniające się pracą zawodową i społeczną kobiety, zatrudnione w PLL LOT. Wszystkim naszym Koleżankom składamy serdeczne życzenia z okazji ich wielkiego święta.

Ludwika Reydich, zastępca kierownika działu księgowości

Władysława Łukasiewicz-Nyćko, z recepcji krajowej na Okęciu

Stefania Toporska, tokarz rewolwerowy

Helena Majorowska z warsztatów tapicerskich

Maria Kaczmarczyk, stewardessa pokładowa

Barbara Wolska, kierowca

Hanna Ciechomska, kasjerka

Irena Strucka, laboratorium chemiczne

## NA ŁOWY DO POLSKI

ZIMOWE polowania w Polsce mają wielu zwolenników w krajach zachodniej Europy, a zwłaszcza we Francji. Wygodną podróż zapewniają turbośmigłowe samoloty LOTu, w polskich lasach nie braknie zwierzyny, a stare łowieckie obrzędy w połączeniu z tradycyjnym bigosem przy ognisku dodają wyprawie niezapomnianego uroku.

Ostatnio Agencja Turystyczna „Polonia" z Lyon zorganizowała grupę 20 myśliwych, którzy udali się z Paryża od Warszawy na pokładzie polskiego Ił-18. Przed odlotem spotkała francuskich myśliwych miła — jak to określili — niespodzianka. Oto nasz paryski reprezentant Magnus Hedemann — zaprosił ich na „strzemiennego".

Jeszcze tego samego dnia myśliwi odlecieli z Warszawy do Wrocławia, by udać się następnie na tereny łowieckie. Po dziesięciu dniach wypoczynku i polowań francuscy myśliwi powrócili drogą lotniczą do kraju, zadowoleni z udanych łowów. Ogółem upolowali oni 22 dziki, 19 saren, 4 łanie i 5 lisów. Żegnając załogę LOTowskiego samolotu na lotnisku w Paryżu uczestnicy myśliwskiej wyprawy zapowiedzieli swój przyjazd na łowy do Polski w najbliższym sezonie.

## SPOTKANIE Z PRASĄ

W czasie tradycyjnego spotkania Dyrekcji PLL LOT z przedstawicielami pracy centralnej i krajowej oraz radia i telewizji potraktowano dziennikarzy jak... pasażerów naszych zagranicznych połączeń. Każdy z nich zaopatrzony został w pokładowe porcje śniadaniowe, jakie otrzymują podróżni w czasie rejsu. Dziennikarze chwalili estetyczny wygląd podawanych posiłków a także ich znakomity smak.

## SZTUKA MAKIJAŻU

Najpierw był konkursowy egzamin, na którym należało wykazać się dobrą znajomością dwóch języków, geografii i literatury. Potem przyszły pełne emocji chwile oczekiwania na werdykt komisji kwalifikacyjnej. Wreszcie szczęście dziewcząt zaczęło uczęszczać na dwumiesięczny kurs, przygotowujący do pełnienia funkcji stewardessy pokładowej. Wśród prawie dwudziestu przedmiotów wykładowych znalazły się także praktyczne pokazy z zakresu kosmetyki i makijażu.

Po zdanych egzaminach dziewczęta rozpoczęły pracę na pokładach samolotów LOTu na trasach krajowych i zagranicznych. Do konkursowego egzaminu przystąpiły już następne kandydatki — rozwój sieci naszych połączeń lotniczych oraz wzrost ilości rejsów wymaga bowiem powiększenia liczby „latających dziewcząt".

## ROZMOWY NA LOTNISKU

*PRZYLECIAŁAM właśnie z Londynu — mówi pani Beata Tyszkiewicz. — Wybierając się w tę podróż nawet nie przypuszczałam, że będzie ona tak przyjemna i pełna miłych niespodzianek. Pierwsza spotkała mnie już w Londynie. Tamtejsi przedstawiciele LOTu bardzo uprzejmie zaopiekowali się nami, po prostu czuło się ich troskę o to, aby formalności związane z wyjazdem były jak najkrótsze, jak najmniej kłopotliwe. To wielka przyjemność dla pasażera, zwłaszcza w obcym mieście i kraju. Proszę przy okazji przekazać pracownikom londyńskiej placówki LOTu moje serdeczne pozdrowienia i podziękowania za ich sprawną i pełną życzliwości dla podróżnych pracę.*

*Na pokładzie samolotu czułam się jak w domu. Śliczne, uśmiechnięte stewardessy, przemili piloci. Chciałabym też podkreślić że LOTowskie mundury są naprawdę eleganckie i modne. Podobają mi się zwłaszcza służbowe ubiory stewardess. Znakomitym pomysłem jest zastosowanie fartuszków o ludowych wzorach.*

*— Czy często pani lata?*

*— O, tak. Gdy tylko to jest możliwe, korzystam z lotniczych połączeń. Szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce wymaga często moja praca. Na zdjęcia filmowe nie wolno się spóźnić, a i należy być wypoczętą. Umożliwia to tylko samolot.*

*— Czy ma pani jakieś uwagi na temat naszych samolotów?*

*— Z satysfakcją obserwuję od kilku lat, że LOT coraz bardziej się modernizuje. Przybyły nowe samoloty, skrócił się czas podróży, a słyszałam, że wkrótce LOT będzie posiadał odrzutowce. Czas najwyższy. Zauważyłam także, że bardzo poprawił się styl obsługi pasażerskiej. Mniej już powodów do narzekań, mniej straty czasu, wszystko to idzie jakoś szybciej, uprzejmiej i przyjemniej. Tylko ta ciasnota w pomieszczeniach na Okęciu! Żal serce ściska, gdy patrzy się na nasz warszawski port lotniczy. A przecież to dla wielu pierwsze spotkanie z Polską.*

*— Czy ma pani jakieś życzenia?*

*— Mam i to właśnie związane z moimi lotniczymi podróżami. Nigdy jeszcze nie byłam w kabinie pilotów. A to musi być bardzo ciekawe. Myślę tu nie tylko o aparaturze, urządzeniach do prowadzenia samolotu, ale przede wszystkim o pilotach. Ciekawi mnie, jacy są w czasie lotu, czy bardzo rozmowni, czy raczej skupieni i zamknięci w sobie. To dla aktora bardzo ważne obserwacje. Kilkakrotnie chciałam zapukać do kabiny pilotów, ale krępowałam się, nie chciałam przeszkadzać. Proszę ich wszystkich serdecznie pozdrowić, także nasze latające dziewczęta, pracowników z obsługi podróżnych i w ogóle cały LOT. Przesyłam im uśmiech i jako pasażerka pragnę również jak najczęściej spotykać się w Locie z uśmiechem. On tak bardzo wiele znaczy, warto o tym pamiętać.*

## UWAGA! PRZYPOMINAMY

**W dniu 1 kwietnia wchodzi w życie nowy, wiosenno-letni rozkład lotów na trasach krajowych i zagranicznych LOTu. Radzimy wcześniej zaopatrzyć się w aktualne rozkłady.**

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński i Archiwum LOTu.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 10 (817) z dnia 5 marca 1967 roku „Skrzydlatej Polski".